LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIV - NUMERO 10 OTTOBRE 1938 - XVI-XVII E. F.

Esso
LE STAZIONI DI RIFORNIMENTO, I CHIOSCHI STANDARD OFFRONO ALL'AUTOMOBILISTA
CARBURANTI LUBRIFICANTI SUPERIORI E UN COMPLETO SERVIZIO DI ASSISTENZA.

DINELLI
SUD AMERICA
ESPRESSO
GENOVA - SUD AMERICA
M/N. AUGUSTUS
PFO. CONTE GRANDE
CELERE
TRIESTE-NAPOLI-SUD AMERICA
M/N. NEPTUNIA
M/N. OCEANIA
ITALIA
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

ANNO XLIV
1938-XVI-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 10
OTTOBRE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1938
Italia e Colonie L. 25,50 (Estero L. 45,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

IL NUOVO IMPERMEABILE
Pirelli Pioggia

TURISMO

GUERRA ALLE CARTACCE UNTE!

Il ritrovare le più amene località popolate da vivaci comitive di escursionisti e di turisti è fra gli spettacoli che maggiormente rallegrano l'animo e fanno gustare le bellezze del paesaggio, che dagli incontri giovanili, dalle voci gioconde, dai canti sereni e spensierati acquistano una vita speciale, arricchendosi di nuovi inattesi motivi di interesse e di suggestione.

Ma purtroppo questa medaglia ha il suo rovescio. Partite le comitive, la solitudine raramente ritorna al suo primitivo severo aspetto. Cartacce unte, lembi di giornali, rottami di bottiglie e di bicchieri, cocci d'ogni genere, scatole sventrate spesso fanno macchia sui tappeti verdi, sulle rive dei ruscelli, sulle spiagge, sui sentieri. Il paesaggio appare violato da questi detriti, quasi profanato ed umiliato.

L'allarme contro un simile inconveniente è stato dato in Francia, alcuni mesi or sono, dalla Rivista del Touring Club de France, la quale denunciava il pericolo dell'inconscio vandalismo degli escursionisti e dei turisti: «Abbiamo visto i campeggiatori o i semplici turisti disseminare i rifiuti più disgustosi dei loro pasti... come se di proposito volessero lasciare sul loro passaggio la traccia della loro presenza d'un giorno o d'un'ora. Abbiamo visto delle bande di giovani di ogni condizione sociale invadere un prato, il margine di una foresta senza chiedere autorizzazione alcuna, e al termine di un soggiorno di ventiquattro ore abbandonare imbrattata la loro conquista del giorno innanzi». E, continuando, la Rivista lamentava ancora il nudismo aggressivo di certi campeggiatori ostentanti nei luoghi più frequentati le loro difformità anatomiche, e il vandalismo che ha ridotto allo stato di povere rovine le tavole di orientamento collocate con tanto amore e con non lieve spesa dal Touring Club di Francia sui punti dominanti da cui si scopre più vasta estensione di paesaggio.

Dall'allarme alla guerra è breve il passo: ed essa venne dichiarata con grande energia. A tale intento è stato organizzato, fra il 9 e l'11 giugno u. s., un congresso a Parigi, sotto la presidenza dello stesso Presidente del Touring Club di Francia, che si vantava di dirigere la prima ondata d'assalto al grido di «addosso alle cartacce unte». Ma la vittoria non poteva coronare subito le buone intenzioni dei Congressisti: ci vuol altro che discorsi e ordini del giorno! «Noi abbiamo stabilito un piano di campagna, mobilitato le buone volontà, costituito i quadri dell'esercito, adunato le armi difensive e offensive indispensabili, determinato i punti deboli del nemico, riconosciuto le sue forze»..., per esprimerci con le stesse parole del Presidente del Congresso. Il comando è stato affidato a un Comitato Nazionale permanente: «il grande stato maggiore della nostra crociata», e a un gran numero di Comitati d'azione regionali che dovranno inquadrare le masse facendole partecipare alla campagna... Quanto alle armi, dopo tanto frasario bellicoso, pare che si riducano all'opera di persuasione e di educazione delle folle per mezzo delle scuole e delle organizzazioni sportive e turistiche, alla repressione legale degli abusi, alla raccolta e distruzione dei rifiuti ad opera delle amministrazioni locali.

L'inconveniente, combattuto in Francia con tanto apparato di mobilitazione civile, non è sconosciuto anche da noi, sebbene in misura più limitata, in virtù soprattutto degli organi operanti in regime fascista per il rispetto dei luoghi pubblici.

Da noi, fortunatamente, il problema del rispetto del paesaggio si riduce alla prevenzione di più limitati inconvenienti. Riguarda più che altro le località che sono mèta delle escursioni festive, le vette e i passi ove convengono le comitive a consumare la colazione al sacco, le spiagge e le radure dei boschi nei quali si trattengono i campeggiatori facenti anche da noi le prove di questa forma di turismo di ventura.

Ma per la soluzione di tale problema noi non penseremo ad indire un congresso nazionale. Non abbiamo bisogno fortunatamente di costituire in comitato i cittadini che vogliono rispettati nell'ordine e nella pulizia le località dove maggiormente si palesa l'incanto della nostra terra. Questo intendimento è nell'animo di tutti gli Italiani d'oggi ed è il presupposto fondamentale di tutte le organizzazioni del Regime fascista. I quadri sono formati in vista di ben altra battaglia: basterà che la posizione sia appena additata perché la conquista sia tosto compiuta sotto la guida delle Organizzazioni e delle Gerarchie del Regime.

A parte dunque l'opera di educazione che nelle scuole dovrà essere intensificata per il rispetto dei luoghi pubblici in genere, vogliamo accennare qui al contributo che gli Enti e le Organizzazioni potranno recare al raggiungimento degli scopi prefissi.

Anzitutto ci rivolgiamo alle organizzazioni dopolavoristiche, le quali promovendo le escursioni, dovranno preoccuparsi anche della pulizia e del ripristino delle località visitate o prescelte per la sosta e specialmente per la consumazione dei pasti all'aperto. Secondo i casi, vi provvederanno o con l'istituzione di una vigilanza che richiami i partecipanti al rispetto dei luoghi, o con l'istituzione di squadre di servizio che ripuliscano il campo, mentre gli escursionisti lo lasciano. La stessa raccomandazione è rivolta pure a tutti coloro – imprese di viaggi o società – che organizzano escursioni o campeggi. Gli Enti locali poi, ammaestrati dall'esperienza degli inconvenienti abituali, vi potranno recare un efficace rimedio istituendo speciali servizi di vigilanza dei luoghi maggiormente frequentati. Sono solitamente zone ben delimitate e da sottoporre a vigilanza in giorni ed ore determinate. In casi eccezionali ed imprevisti, si provvederà mediante l'invio di un personale incaricato della pulizia. Nei riguardi dei campeggiatori, gli Enti locali potranno condizionare il permesso di sosta all'obbligo della perfetta ripulitura e del ripristino della località occupata. Basterà che gli Agenti locali, nel fare l'intimazione, prendano nota delle generalità dei campeggiatori, desumendole dai loro documenti, per essere ben certi che la prescrizione della pulizia sarà scrupolosamente osservata. Qualora l'impianto delle tende ri-

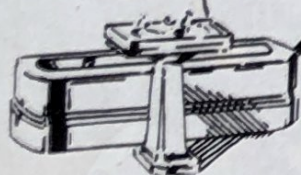
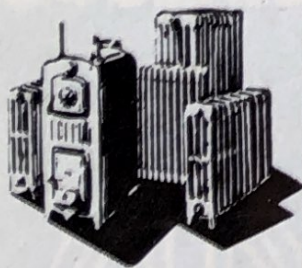
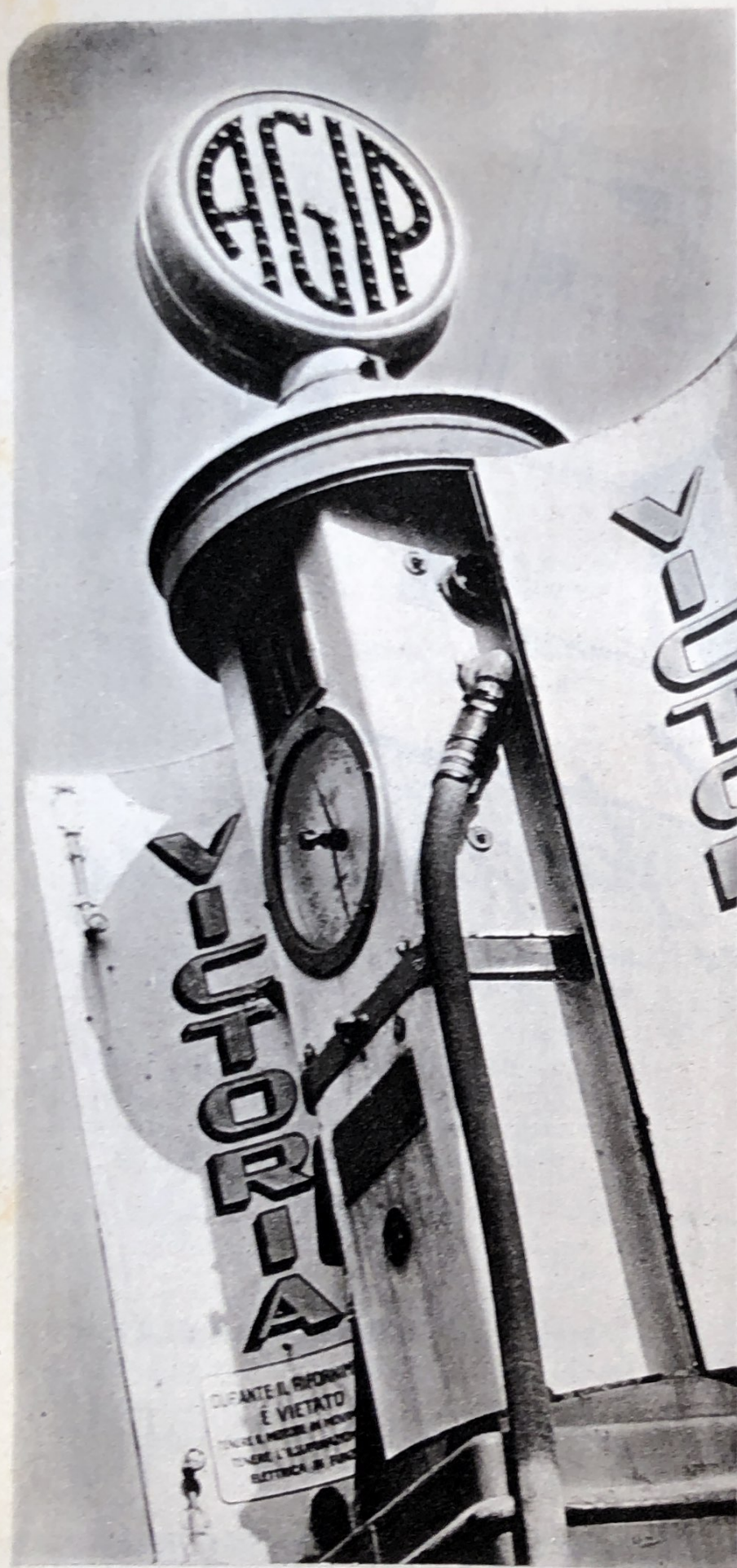
chiedesse lo scavo di fosse o di buche per interrare i paletti, o di scoli per l'acqua, all'intimazione potrà aggiungersi la richiesta di un deposito in danaro da restituirsi alla partenza, previa constatazione del ripristino del terreno. Naturalmente, trattandosi delle organizzazioni del Regime, tali cautele si rendono superflue, per l'assoluta garanzia che esse offrono circa l'osservanza delle accennate prescrizioni. Sopra tutto è noto lo scrupolo col quale esse vengono seguite da parte delle comitive escursionistiche e dei campeggi organizzati dalla Gioventù Italiana del Littorio; in tal guisa essa provvede non solo alle necessità immediate del rispetto del paesaggio e della pulizia dei luoghi, ma, quello che più importa, riesce ad infondere con l'esempio le buone abitudini nell'animo dei giovani, ponendo le basi per il prossimo domani di un costume turistico che porrà il nostro Paese al sicuro dagli inconvenienti accennati.

L'organizzazione fascista ci pone, dunque, anche di fronte a questo problema del rispetto delle località turistiche, nelle più favorevoli condizioni di successo. E il segreto di tale successo consiste nell'avere il Regime infuso in tutta la vita nazionale – negli individui come nelle organizzazioni sindacali e statali – uno spirito di ordine e di disciplina che fa convergere le attività di tutti verso le mete indicate nell'interesse della Nazione.

Il quarantennio dell'"Alliance Internationale de Tourisme". - Un congresso giubilare a Lussemburgo.

Quarant'anni fa, e precisamente il 4 agosto 1898, i delegati delle Associazioni turistiche dei vari Paesi si riunivano a Lussemburgo per gettare le basi di una Federazione Internazionale che assunse il nome di *Ligue Internationale des Associations Touristes*. L'attività di questo organismo, che in un primo tempo era rivolta esclusivamente allo sviluppo del turismo velocipedistico, si estese poi ad abbracciare tutte le varie forme di turismo e tra esse, in misura sempre crescente, l'automobilismo, dando vita e collaborando ad iniziative destinate a rendere sempre più agevoli e frequenti gli scambi turistici fra i vari Paesi. Citiamo, ad esempio, la creazione del *Carnet de passages en douanes*, ideato dal nostro Sodalizio e presentato dalla L.I.A.T. alle amministrazioni doganali dei vari Paesi che, riconoscendone l'utilità e la praticità, lo adottarono universalmente, e il contributo apportato ai vari progetti per la Convenzione Internazionale sulla circolazione stradale. È logico quindi che, dopo la parentesi della Guerra mondiale, le maggiori Associazioni turistiche d'Europa convenissero di ridar vita alla Federazione, dandole il nome, più rispondente ai compiti che essa si propone, di *Alliance Internationale de Tourisme*.

Nella stessa sede in cui la L.I.A.T. ebbe i natali e alla distanza esatta di quarant'anni una felice iniziativa del Touring Club del Lussemburgo ha portato alla convocazione di una assemblea straordinaria dell'A.I.T., assemblea che ben giustamente ha assunto la denominazione di Congresso Giubilare. Nel corso di essa importanti argomenti vennero in discussione, quali quello della redazione di itinerari-tipo per i turisti di tutto il mondo da parte delle singole Associazioni, nonché quello sui problemi inerenti al ciclo-turismo e sull'opportunità di una convenzione internazionale per la circolazione ciclistica, a somiglianza e a completamento della Convenzione Internazionale sulla

Le facilitazioni ci sono:
"Standard"
APPARECCHI SANITARI
BRESCIA
RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL
LIVORNO
ora sta in Voi ad approfittare delle esenzioni fiscali e tributarie per l'attuazione del Vostro programma di rimodernamento e l'esecuzione degli impianti indispensabili alla Vostra casa.
Le installazioni di riscaldamento e sanitarie danno alle case più modeste il conforto e il benessere delle abitazioni di lusso.
I materiali di riscaldamento "IDEAL-NEO-CLASSIC" e gli apparecchi sanitari "Standard" assicurano agli impianti un economico e perfetto funzionamento e una durata pari a quella dell'edificio.

circolazione automobilistica. A questi argomenti la delegazione della Consociazione Turistica Italiana, presieduta dall'on. Italo Bonardi, che da vari anni copre la carica di Vice Presidente dell'A.I.T., portò il contributo della sua larga esperienza. I discorsi tenuti dal Presidente dell'A.I.T., dottor Henneberg, dal Segretario Generale comm. Duchaine, dal Barone von Egloffstein, Presidente del D.D.A.C., dai Rappresentanti del Governo e del Touring Club Lussemburghese, che tanto si prodigò per il successo della manifestazione, valsero a mettere in viva luce il significato di questo Raduno e gli auspici che si possono trarre a favore del turismo internazionale dalla feconda attività dell'*Alliance Internationale de Tourisme*. L'on. Bonardi portò all'A.I.T., per incarico avutone dalla Direzione Generale per il Turismo, anche il saluto beneaugurante dell'E.N.I.T., che pure fa parte del grande organismo internazionale.

A favore dei turisti stranieri: la benzina a L. 1,28.

In relazione al R. Decr.-Legge 12 agosto 1938-XVI, n. 1273, il quale stabilisce che per gli automobilisti e motociclisti stranieri e italiani residenti all'estero, in viaggio di diporto nel Regno, nonché per i turisti stranieri e italiani residenti all'estero, che con propri apparecchi vengono in volo per diporto nel territorio dello Stato, la tassa di vendita sulla benzina da essi consumata è ridotta a L. 40 al quintale e il prezzo dei Buoni benzina è sceso a L. 1,28 al litro.

Come è noto, detti Buoni vengono distribuiti alle frontiere dagli Uffici E.N.I.T. ai possessori dei buoni d'albergo e per quanto riguarda i torpedoni, contro esibizione degli appositi fogli di viaggio rilasciati dal Ministero della Cultura Popolare. Mentre fino ad oggi il prezzo di detti Buoni variava a seconda della maggiore o minore permanenza degli acquirenti nel nostro Paese, il prezzo è stato ora unificato, stabilendosi che dei Buoni stessi possono fruire coloro che effettuino una permanenza nel Regno non inferiore a 3 giorni e non superiore a 90. Il quantitativo di benzina messo a disposizione al prezzo specialissimo suindicato è di litri 20 al giorno. Giustamente la stampa quotidiana nel dare l'annuncio della nuova agevolazione osserva che il trattamento ora stabilito in Italia è il più favorevole di quanti altri sono praticati nei vari Paesi d'Europa.

Estensione alla Libia dei "Buoni benzina".

Con apposito Decreto, è stato autorizzato il Governo della Libia ad emettere, per il tramite dell'Ente Turistico ed Alberghiero della Libia, speciali Buoni per l'acquisto di benzina, da parte degli automobilisti stranieri e di quelli italiani residenti all'estero che si recano in Libia per diporto, a prezzo ridotto sull'ammontare del diritto di confine, istituito con D. M. 28 giugno 1936-XIV e successive modificazioni. I Buoni vengono rilasciati alle frontiere libiche a cura dell'Ente Turistico e Alberghiero della Libia e possono essere acquistati soltanto dagli automobilisti stranieri e da quelli italiani residenti all'estero che si recano in Libia per diporto. I Buoni devono essere sottoposti alla bollatura del competente Ufficio di Dogana, nei modi e alle condizioni che saranno stabiliti da successivo Decreto. La riduzione di prezzo è fissata nella misura del 40% del diritto di entrata istituito per l'importazione della benzina in Libia a favore degli automobilisti che vi si trattengano per un periodo non superiore a 20 giorni, e nella misura dell'80% dello stesso diritto a favore di coloro che effettueranno permanenze superiori ai 20 giorni ma non ai 90.

NEL MESE DI OTTOBRE...

Il 1°, si riunirà nuovamente a Palazzo Venezia in Roma, sotto la presidenza del Duce, il Comitato dei Ministri per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito.

Per la sera del 1° ottobre è convocato in Roma, a Palazzo Venezia, il Gran Consiglio del Fascismo per discutere il disegno di legge sulla Costituzione della Camera Corporativa.

Il 1°, a Roma si apre la V Esposizione di fotogrammetria che resterà aperta tutto il mese.

Continuano durante il mese le celebrazioni liguri iniziate il 25 settembre e che avranno termine il 23 di ottobre. Durante il periodo delle celebrazioni vi sarà a Savona un Raduno Marinaro; ad Albissola, una Mostra della Ceramica a cura della Federazione Savonese degli Artigiani; a San Remo, a cura del Sindacato Naz. Fascista Musicisti, un concerto di musicisti liguri prepaganiniani e alla Spezia un concerto paganiniano. Si riuniranno inoltre in Liguria il Direttorio Nazionale del Sindacato Autori e Scrittori, il Consiglio e il Congresso Nazionale dei Musicisti, il Direttorio Nazionale del Sindacato Belle Arti, il Congresso Nazionale dei Tecnici Agricoli, il Congresso Nazionale degli Estimatori e Periti agrari, il Consiglio Nazionale dei Periti industriali, un Convegno di Ingegneri, il Congresso Nazionale dei dottori in economia e commercio, il Congresso Nazionale degli attuari, il Congresso Nazionale delle donne artiste e laureate, un Raduno del Sindacato delle ostetriche dell'Italia settentrionale, ecc. Intanto il 1° ottobre, a Genova, Raffaele Rubattino sarà commemorato da S. E. Giovanni Host-Venturi.

Il 1°, a Bologna, si apre la VII Mostra Sindacale d'Arte che si chiuderà il 15 novembre.

Il 1°, Montecassino festeggia l'anniversario della consacrazione della secolare Abbazia (Papa Alessandro II 1076-Benedetto XIII 1727): otto giorni prima le campane della Basilica hanno annunciato la ricorrenza suonando a distesa.

Il 1°, saranno inaugurati, per disposizione di S. E. Bottai, i nuovi scavi di Ercolano.

Il 1°, si apre in Sardegna la caccia al cinghiale.

Dal 1° a tutto aprile 1939 è vietata la pesca delle vòngole o arselle nel golfo di Napoli.

Dal 1° al 31 marzo 1939, il lavoro notturno, agli effetti del lavoro delle donne e dei fanciulli, è compreso fra le ore 20 e le 6.

Il 1°, entrano in funzione i nuovi capitani reggenti della Repubblica di S. Marino che staranno in carica fino al 31 marzo 1939.

Nella notte del 1°, primo sabato di ottobre, alla mezzanotte in Inghilterra, nel Belgio e in Olanda, è rimessa in vigore l'ora normale sino al primo sabato del prossimo aprile 1939.

Il 1°, a Belgrado incontro internazionale di calcio Jugoslavia-Germania.

Nei primi due giorni del mese proseguono a Napoli i Campionati Nazionali Femminili di Scherma dell'O.N.D., cominciati il 30 settembre e che dovevano aver luogo, sempre a Napoli, nei giorni 19, 20 e 21 agosto.

Dal 1° al 16, al Casino Municipale di S. Remo, II Torneo Nazionale di Scopone. Alto patrono e presidente del Comitato di organizzazione l'illustre Maestro e Accademico d'Italia S. E. Pietro Mascagni.

Il 2, Roma festeggia l'anniversario del plebiscito che sanzionò la indissolubile unione al Regno d'Italia (1870).

Il 2, IV centenario della nascita (ad Arona, sul Lago Maggiore) di San Carlo Borromeo, cardinale e arcivescovo di Milano.

Il 2, ritorno a Roma per fine gara dei ciclisti partecipanti al Gran Premio « Libero Ferrari », gara cominciata il 17 settembre.

Il 2, a Savona, S. E. Bastianini celebrerà papa Giulio II della Rovere; a Genova S. E. Medici del Vascello celebrerà « I navigatori del Continente Nuovo ».

Il 2, a Merano, si correrà il Gran Premio *Merano*, la massima prova italiana ad ostacoli: 5000 metri, per cavalli di 4 anni e oltre, d'ogni paese: premio un milione.

Il 2, a Mantova, si corre il Gran Premio della Federazione Ciclistica Italiana su pista per professionisti e dilettanti; e gara ciclistica dietro motori per il Trofeo « Città di Mantova ».

Il 2, incontro internazionale di calcio Italia-Svizzera, probabilmente a Bologna.

Il 2, incontro internazionale di calcio Germania-Francia a Berlino.

Il 2, e le altre domeniche del mese (9-16-23 e 30) continuano le gare del Torneo calcistico delle Riserve.

Nei primi giorni del mese è attesa di ritorno in Italia da New York la missione religiosa inviata a cura delle Suore Missionarie del Sacro Cuore per ritirare alcune reliquie di Francesca Maria Cabrini, fondatrice delle Suore Missionarie medesime e la di cui beatificazione è attesa per il 13 novembre, anniversario della fondazione dell'istituto delle Suore.

Dal 2 al 9, si terrà a Roma, presso il Laterano, il IV Congresso Internazionale di Archeologia Cristiana.

Il 3, la Bulgaria festeggia il 20° anniversario dell'elevazione al trono di Re Boris III.

Dal 3 al 6, a Roma, I° Congresso Internazionale dei Concimi Chimici.

Il 4, manifestazione annuale zoofila in tutto il mondo, deliberata, per l'odierna commemorazione della morte di S. Francesco, dal Congresso Internazionale delle Società protettrici degli animali tenutosi a Firenze nel maggio 1931.

Dal 4 all'11 ottobre, a Roma, si svolgerà l'VIII Convegno internazionale «Volta», promosso dalla R. Accademia d'Italia. Tema: «L'Africa». Presidente designato l'Accademico Francesco Orestano.

Il 5, ricorre il primo centenario delle prime esperienze di galvanoplastica fatte dal tedesco Moritz Hermann Jacobi a Pietroburgo. Tale invenzione è però contestata da altri pretendenti e anche l'Italia può ricordare le osservazioni scientifiche fatte dal prof. Luigi Brugnatelli di Pavia fin dal 1802.

Il 5, festa nazionale della Bulgaria, anniversario della proclamazione dell'Indipendenza (1908).

Il 5 si concludono a Bergamo, con un Torneo Nazionale di Tennis, le manifestazioni del primo «Settembre orobico» svoltesi sotto gli auspici del Ministero della Cultura Popolare e iniziate il 5 settembre. Durante il mese si è svolta al Teatro Donizetti la seconda edizione del Teatro Lirico delle Novità.

Per il 6, il Calendario del Regime prevede una riunione del Gran Consiglio del Fascismo.

Il 6, a Cairo Montenotte, Giuseppe Cesare Abba sarà commemorato dal prof. Arturo Marpicati.

Il 7, a Merano, IV incontro di polo; il giorno dopo, II riunione di corse piane che farà perno sul premio U.N.I.R.E. dotato di 100.000 lire; e il 9, Gran Premio delle Nazioni.

Il 7, a Roma, inaugurazione del VI Congresso Internazionale dei Geometri, bandito dalla Federazione Internazionale dei Geometri che ha sede a Londra. Il Congresso terrà i propri lavori a Villa Aldobrandini, parallelamente alla Mostra Internazionale di fotogrammetria.

Per il 7, è indetta al Cairo di Egitto una conferenza panislamica in difesa della Palestina. Vi parteciperanno i rappresentanti di oltre 200 milioni di musulmani.

L'8, VIII annuale dei Fasci Giovanili di Combattimento.

Il 9, prova unica per l'aggiudicazione del titolo di campione italiano motociclistico di II categoria. La gara, che era stata fissata per il 2, è stata rinviata al 9 dello stesso mese: si svolgerà sul circuito di Frosinone e sarà organizzata dall'A.M. di Frosinone.

Il 9, corsa ciclistica per la coppa Città di Busto.

Il 9, a Genova, S. E. il Maresciallo Graziani parlerà degli «Esploratori e Colonizzatori sulle vie dell'Impero».

Il 9, sarà inaugurato a Roma, in Campidoglio, il III Convegno Nazionale tra studiosi di Storia dell'Architettura. Le sedute continueranno sino al 14 e si terranno nei locali della R. Accademia di S. Luca.

Contemporaneamente, a Roma, nei Mercati Traianei sarà inaugurata una Mostra del restauro dei monumenti nell'Era Fascista.

Il 9, campionato nazionale di marcia di km. 50.

Il 9, Gran Premio della Federazione Italiana di atletica leggera per manifestazioni su pista.

Il 9, la squadra campione d'Italia di rugby avrà un incontro a Nizza.

Il 9, a Parigi, sarà disputato il Gran Premio dell'Arc de Triomphe, corsa ippica con un milione di franchi per primo premio. Vi partecipano cavalli italiani fra i quali due della scuderia Tesio-Incisa e tre della Razza del Soldo.

Il 9, festa nazionale della Repubblica dell'Equatore. Dichiarazione di Indipendenza di Guayaquil.

Per il giorno 10 è convocata in Roma, presso il Ministero delle Corporazioni, la Commissione Suprema per l'Autarchia, che sarà presieduta dal Duce.

L'11, a Sestri Levante, l'on. Franco Ciarlantini, nel ciclo delle celebrazioni liguri, parlerà su « I navigatori del continente antico ».

L'11, anniversario dello sbarco delle truppe italiane a Tripoli (1911), primo passo per la conquista imperiale in Africa.

Il 12, anniversario della scoperta dell'America fatta da Cristoforo Colombo nel 1492. Solennità civile. Parleranno del grande navigatore genovese, a Genova il prof. Paolo Revelli, alla Spezia Goffredo Bellonci, a Savona S. E. Paulucci de' Calboli Barone, a San Remo il dott. Giuseppe Agnino. Oltreché in Italia la gloriosa data è specialmente festeggiata in Spagna e nell'America Centrale e Meridionale. Con deliberazione dell'aprile 1934 il *Columbus day*, già riconosciuto da diversi Stati dell'Unione Nordamericana, venne proclamato festa nazionale per gli Stati Uniti. Lo stesso giorno, festa della *razza latina* all'Uruguay e all'Argentina.

Il 13, a Genova, S. E. Giulio Bertoni celebrerà « I trovatori genovesi ».

Il 14, a Torino, inaugurazione della Mostra della Meccanica e Metallurgia. Resterà aperta fino al 20 novembre.

Il 15, a San Remo, S. E. Carlo Formichi celebrerà Nino Bixio e a Genova il sen. Giacomo Reggio celebrerà il Duca di Galliera.

Il 16, in Liguria, commemorazione di Nicola Paganini. Il maestro Ildebrando Pizzetti terrà a Genova il discorso commemorativo; dopo il quale, nel ridotto del teatro Carlo Felice, avrà luogo un concerto di musica paganiniana. Nello stesso giorno saranno celebrati a La Spezia i Ruffini, dall'on. Bruno Biagi.

Il 16, giro ciclistico del Veneto.

È credenza volgare in Toscana che se piove il 16, giorno di San Gallo, pioverà per cento giorni.

Lunedì 17 in tutta Italia ha inizio l'anno scolastico nelle scuole medie, artistiche ed elementari con una cerimonia alla quale interverrà al completo il corpo insegnante in divisa fascista, gli alunni e le alunne inquadrati con la divisa delle organizzazioni giovanili a cui sono inscritti e saranno invitate a intervenire le famiglie degli alunni. Le lezioni effettivamente si inizieranno il 18.

Il 18, annuale della fondazione del Corpo di Polizia Metropolitana.

Il 18, a Terni, VII Mostra sindacale d'arte; si chiude il 17 novembre.

Il 20, a New York, si apre la grande stagione orchestrale 1938-39 della Filarmonica di New York.

Dal 20 al 23, a Roma, Mostra Floreale.

Per il 21, il calendario del Regime prevede una

seduta del Consiglio Nazionale del P. N. F. e una riunione del Comitato Corporativo Centrale.

Il 21, natalizio del principe Amedeo Umberto, Duca d'Aosta (1898).

Il 22, giro ciclistico di Lombardia per professionisti e indipendenti.

Per la sera del 22, a Dresda, è annunziata la prima esecuzione della *Dafne*, nuova opera in un atto del vecchio, ma ancora operoso maestro Riccardo Strauss.

Il 23, commemorazione patriottica a Roma presso lo storico *mandorlo* sui colli Parioli, dell'anniversario della morte dei fratelli Cairoli caduti combattendo contro i soldati pontifici (1867).

Il 23, chiusura del ciclo celebrativo ligure. A Genova S. E. Ferruccio Lantini procederà alla cerimonia conclusiva e parlerà delle «Idee economiche e sociali di Giuseppe Mazzini». Lo stesso giorno, a cura del Partito, si svolgerà a Genova un'adunata delle forze giovanili della G.I.L. in ricordanza del gesto di Balilla.

Il 23, a Bologna, partita di calcio Italia A-Svizzera A. Nello stesso giorno in una città della Svizzera si svolgerà l'incontro Italia B-Svizzera B.

Il 24, giornata delle Missioni, istituita nel 1926 da Pio XI a beneficio dell'opera della Propagazione della Fede.

Il 24, anniversario del matrimonio delle LL. MM. il Re Vittorio Emanuele e la Regina Elena (1896).

Il 25, Gran Premio della Federazione Ciclistica Italiana per la Coppa Benoist.

Il 25, primo centenario della nascita di Giorgio Bizet, il grande compositore francese, autore della *Carmen*.

Il 26, l'84° Regg. Fanteria commemora l'anniversario della sanguinosa giornata di Sciara Zauia (Tripoli 1911) nella quale suoi reparti combatterono strenuamente, meritando la medaglia d'oro al valore.

Il 26, a Londra, incontro internazionale di calcio Inghilterra-Continente.

Il 28, XVI annuale della Marcia su Roma (1922), dichiarato festa civile con R. Decreto-Legge del 23 ottobre 1926. In questo giorno vengono conferite di regola le onorificenze nell'ordine della Corona d'Italia. In questo giorno così glorioso per il Fascismo, sbarcheranno a Tripoli i primi coloni italiani che hanno avuto concessioni di terreni nella regione, per la colonizzazione della Libia.

Il 28, data ufficiale della inaugurazione nelle principali città d'Italia del nuovo anno comico, ossia della stagione teatrale drammatica nei principali teatri d'Italia.

Il 28, «Festa del Bosco», celebrata a cura della G. I. L.

Il 28, a Milano, si apre il Salone dell'Automobile che si chiuderà l'11 novembre.

Il 28, a Napoli, gare finali del Torneo Nazionale di Tennis per squadre femminili, indetto dal *Guf*.

Il 28, giorno onomastico di Simone Bolivar il *Liberatore*, è festeggiato nel Venezuela e in altri Stati dell'America Centrale e Meridionale.

Il 29, primo Annuale della G.I.L.

Il 30, corsa ciclistica Genova-Nizza per professionisti e indipendenti.

Il 30, centenario della nascita di Léon Gambetta, famoso uomo politico, che amò la Francia non meno dell'Italia, sua patria di origine. Egli infatti nacque a Cahors e la sua famiglia era di Celle Ligure.

Il 30, a Parigi, secondo incontro della squadra campione italiana di rugby.

Il 31, «Giornata del Risparmio» in cui le Casse di Risparmio di tutto il mondo aderenti all'Ufficio Internazionale del Risparmio, costituito a Milano, promuovono manifestazioni varie dirette ad esaltare le virtù del risparmio.

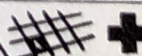
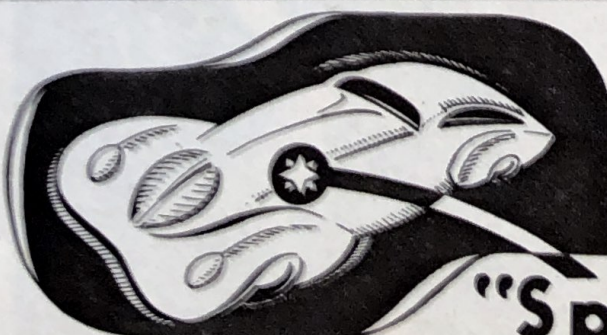
Il 31, festa del Corpo del Commissariato Militare, in memoria dell'encomio solenne ricevuto in questo giorno, nel 1920, per l'opera prestata durante la guerra.

Il 31, inaugurazione del Centro Radio Imperiale di Roma (Prato-Smeraldo).

Con l'ultimo del mese cessano di avere validità i francobolli emessi per le onoranze a Guglielmo Marconi. Essi però possono essere cambiati fino al 31 ottobre 1939 dagli uffici postali.

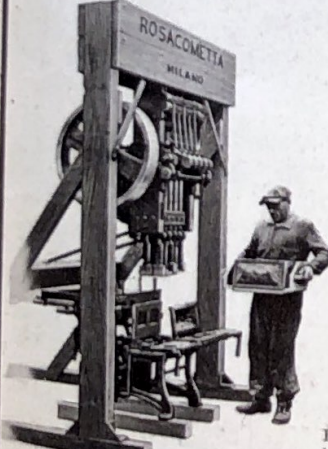
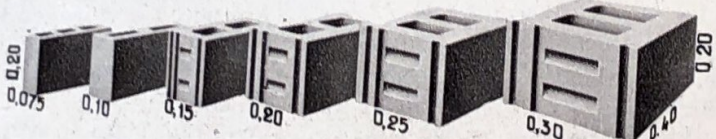
Nell'ottobre 1938 sarà tenuto a Berlino il IV Congresso internazionale del carbonio carburante: il Congresso precedente era stato tenuto a Roma nel settembre 1937.

E ora in blocco qualche notizia di feste locali minori. Il 2, fiera ad Imperia; il 3 fiera detta di Nicolò Biondo a Carpi (Modena), fiera e festa in onore di Maria Santissima Addolorata la cui effigie si venera nella chiesa di S. Sebastiano in Mirabella Eclano (Avellino); il 4 fiera di S. Francesco a Fiesole che dura 3 giorni; l'8, a Teano (Napoli) in occasione della Festa di S. Reparata, importante fiera di animali; il 10, importante fiera di bestiame a S. Ilario d'Enza (Reggio Emilia); il 12, fiera a Castelfranco dell'Emilia; il 12 fiera di S. Serafino in Montegranaro delle Marche; il 16, fiera a Treviso, a Nusco (Avellino), a Caulonia (Reggio Calabria) dove si festeggia S. Ilarione patrono del paese; il 17, famosa fiera dell'Impruneta presso Firenze, immortalata dal grande incisore Callot; il 19 fiera a Cantù in Brianza; il 20, fiera a Rovigo; il 22, festa della Madonna della Neve a Torre Annunziata (Napoli) in ricordo dello scampato pericolo della eruzione del Vesuvio nel 1822; il 23, fiera di S. Luca in Correggio (Reggio Emilia), e fiera a Potenza; il 27 fiera a Montecchio nell'Emilia; il 29 famosa fiera di cavalli a S. Bonifacio di Verona; il 31, fiera a Varese.

G. F.

FIAT
1100 6 posti
95 km. all'ora - meno di 10 litri per 100 km.

TURISMO NAUTICO

I monotipi "Lamaro - L. N. I." finalmente hanno trovato la loro strada.

Dalle precedenti puntate di questa Rubrica i Consoci sono a conoscenza della buona iniziativa del Cav. del Lavoro Ing. Lamaro, al fine di diffondere il turismo nautico in Italia.

Egli aveva ideato, e ne aveva anche iniziato la costruzione in serie, delle piccole navi da diporto capaci di ospitare per la vita totalitaria a bordo sei persone ed atte, pur nella loro piccolezza, a compiere in mare aperto qualunque percorso, navigando normalmente a vela, ma provviste di un buon motore ausiliario.

La vera trovata dell'Ing. Lamaro consisteva però in un sistema di carature per l'acquisto delle piccole navi tale da permettere di diventar comproprietari d'una di esse e di poterne usufruire sborsando cifre accessibilissime. Avendo egli ottenuto il pieno appoggio della Lega Navale Italiana, i problemi della manutenzione, custodia, istruzione dei neofiti, studio ed organizzazione delle crociere, ecc., erano risolti brillantemente.

I primi due scafi varati dimostrarono in lunghe e procellose navigazioni che erano marinarescamente ineccepibili, per cui attraverso le pubblicazioni della L. N. I., dei quotidiani e de *Le Vie d'Italia* venne

I QUATTRO NUOVI MONOTIPI DELLA LEGA NAVALE ITALIANA VARATI A FIUMICINO.

data la più ampia diffusione alla bellissima iniziativa. Tutto dava adito a supporre che l'affluenza degli aspiranti caratisti dovesse essere in breve tempo così intensa da poterne accontentare solo una minima parte con la prima serie delle unità in costruzione nel cantiere sorto appositamente a Fiumicino sul mare di Roma. Sembrava logico che alla sola idea di diventare comproprietari di una vera e propria nave da diporto con la spesa una volta tanto di poco più di mille lire e di potersi concedere ogni anno varie settimane di navigazione in condizioni finora accessibili solo a pochi favoriti dalla fortuna, i sottoscrittori dovessero accorrere in gran numero. Ma, purtroppo, alla prova dei fatti si è dovuto convenire che gli Italiani sono poco facili ad entusiasmarsi per le cose del mare e che rarissimi sono quelli disposti a impiegare uno o due biglietti da mille pel diporto marinaresco.

Molto opportunamente è intervenuto S. E. Starace, nella sua veste di Presidente della Lega Navale Italiana, disponendo per la fine dello scorso maggio una riunione a Roma dei dirigenti delle varie sezioni del benemerito sodalizio per studiare il modo di risolvere praticamente la situazione e di assicurare il successo dell'iniziativa. Veniva così deliberato di indire una sottoscrizione nazionale pel finanziamento del primo gruppo di monotipi allora in costruzione, monotipi che venivano felicemente varati nei primi giorni dello scorso agosto. Sono già sei le unità in servizio.

Ogni Sezione della L. N. I. dovrà possedere almeno un monotipo, e poiché la sottoscrizione è fatta con l'intervento anche di Enti pubblici e privati che sottoscrivono al solo scopo di incoraggiamento e di attuazione della iniziativa, ne consegue che le singole sezioni potranno amministrare in proprio le loro unità, disponendo per l'imbarco, a turno, di giovani fascisti, di premarinari, di appartenenti ai Gruppi Universitari Fascisti, di soci della L. N. I. particolarmente adatti, in modo da poter raggiungere ancor meglio lo scopo di avviare al mare la gioventù italiana.

Turismo nautico spicciolo.

Da molteplici segni si deve dedurre con piacere che la diffusione dello spirito marinaro dell'Italiano nuovo procede con ritmo confortevolmente accelerato.

Mai come ora si è avuto notizia di tante piccole o grandi crociere nautiche, a remi, a vela od a motore, svoltesi durante i mesi estivi.

Principalmente notevole quella dei dieci giovani fascisti premarinari milanesi che in una lancia a remi ed a vela di tipo militare sono partiti dalla darsena di Porta Ticinese a Milano e per il Naviglio Pavese, il Ticino, il Po, i canali, le lagune e il mare aperto, facendo tappa a Pavia, Piacenza, Cremona, Borgoforte, Ostiglia, Pontelagoscuro, Bottrighe, Chioggia, Venezia, Caorle e Grado, hanno congiunto la città di Sant'Ambrogio con quella di San Giusto. I giovani fascisti avevano nella lancia viveri e tende ed in ogni località ove si fermavano per pernottare organizzavano sulla riva un piccolo campeggio.

Due universitari fascisti del GUF di Bari, i signori Fenicia e Muciaccia, hanno pure compiuta una ardimentosa crociera da Bari a Venezia con una semplice barca a remi, percorrendo tutto l'Adriatico da sud a nord in 29 giorni.

Due sportivi milanesi, l'avv. Zoboli ed il dottor Neri, anch'essi con una semplice barca a due remi, da Milano pel Ticino, il Po e costeggiando poi l'Adriatico si sono recati fino a Rimini.

Il consocio Ing. Figari, che l'anno scorso, come abbiamo riferito in questa rubrica, con la figlia ed un amico aveva compiuto una interessantissima crociera a sola vela da Camogli all'Arcipelago Toscano, quest'anno ha voluto raggiungere col suo piccolo cutter una meta lontana il doppio, cioè il Golfo di Napoli.

Con intenti più vasti, organizzate dalle sedi di Genova e di Trieste del Regio Yacht Club Italiano, si sono svolte due grandi crociere internazionali, una da Montecarlo a Portofino lungo la Riviera Ligure, l'altra da Trieste a Zara ed ai porti della Dalmazia. Pure felicemente si è svolta la consueta crociera del Circolo Velico Naviglio che ogni anno porta a veleggiare per l'Adriatico, sotto la guida dell'Ammiraglio Camperio, da 50 a 100 ambrosiani.

Canoe a buon mercato.

L'attività canoista italiana si è intensificata durante la buona stagione e la minuscola imbarcazione ha avuto il suo posto d'onore sulle rive del Lago Maggiore, a Meina, durante il Congresso ed il Campeggio internazionale che vi si sono svolti con grande successo.

La canoa, questo mezzo di comunicazione tanto sportivo quanto turistico, è naturalmente destinata a diffondersi nelle classi meno abbienti. È umano che disponendo di maggiori possibilità si preferisca vedere il mondo in condizioni di maggiori comodità.

Per l'aspirante canoista invece, anche il biglietto da cento ha la sua grande importanza, e di conseguenza era a prevedersi che, se l'attuale prezzo di una canoa, all'incirca 1500 lire tanto pei tipi pieghevoli quanto per quelli rigidi in legno, fosse disceso, sarebbero aumentati in proporzione geometrica i canoisti.

La notizia che siamo in grado di dare è perciò della massima importanza e potrà apportare una vera rivoluzione nei quadri attuali del canoismo italiano. Si è infatti discesi quasi al costo di una normale bicicletta. Come è noto, di biciclette ne circolano in Italia più di quattro milioni: non vogliamo dire con questo che prevediamo un esercito di quattro milioni di canoisti. Il paragone è portato unicamente per confermare che ormai in fatto di canoe la questione del caroprezzo si può considerare come inesistente.

Il miracolo è stato compiuto dal cantiere Teruzzi di Brugherio, presso Milano, che si è messo in grado di costruire in legno speciale di alta resistenza due tipi di canoe rigide:

Biposto: lunga m. 5, larga m. 0,67, apert. 1,65 × 0,38, peso kg. 27, portata normale kg. 200, resistenza provata kg. 500; prezzo lire 520.

Monoposto: lunga m. 4,40, larga m. 0,67, apertura 1,35 × 0,38, peso kg. 24, portata normale kg. 150, resistenza provata kg. 450; prezzo lire 480.

La notizia giunge a fine stagione, ma gli aspiranti canoisti non mancheranno di prenderne nota, affinché ai primi tepori primaverili dell'anno prossimo possano scendere numerosissimi sulle nostre acque.

ROBERTO DEGLI UBERTI.

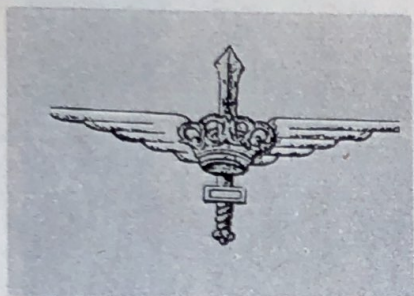
CANOA BIPOSTO.

accelerazione

AERONAUTICA

Speciale distintivo per i militari del Regio Esercito ex piloti in guerra.

È istituito uno speciale distintivo in argento per i militari del R. Esercito ex piloti aviatori di guerra.

Il distintivo sarà portato sul petto al disopra dei nastrini delle decorazioni, e sarà rilasciato ai militari che abbiano preso parte, quali piloti aviatori:

a) alla guerra italo-turca dal settembre 1911 all'ottobre 1912;

b) alla guerra 1915-1918 sui vari fronti dell'Europa, Egeo compreso;

c) alle operazioni belliche in Albania dal novembre 1918 all'agosto 1920;

d) alle operazioni belliche di grande polizia coloniale, svoltesi in Libia ed in Somalia dall'ottobre 1912 sino al 1923.

L'autorizzazione a fregiarsi del distintivo sarà concessa dal Ministero della Guerra, in seguito a domanda in carta legale degli interessati, da inoltrarsi per il tramite gerarchico al Ministero stesso.

Concorso per 60 posti di Tenente nel Corpo Sanitario Aeronautico.

È stato pubblicato un concorso per titoli e per esami a 60 posti di Tenente in S.P.E. nel Corpo sanitario aeronautico.

Possono essere ammessi al concorso, in seguito a loro domanda, esclusivamente gli ufficiali inferiori medici di complemento del Regio Esercito e della Regia Marina che al 17 marzo 1938-XVI si trovavano in servizio continuativo, come ufficiali, almeno da un anno.

Per essere ammessi al concorso, i concorrenti dovranno altresì soddisfare alle seguenti condizioni:

1) essere cittadini italiani;

2) essere iscritti al Partito Nazionale Fascista o ai Gruppi Universitari;

3) non aver oltrepassato il 32° anno di età alla data del presente decreto.

Detto limite è aumentabile:

a) di quattro anni per coloro che risultino regolarmente e senza interruzione iscritti al Partito Nazionale Fascista, da data anteriore al 28 ottobre 1922 e per coloro che, in possesso del brevetto di ferito per la Causa nazionale, per eventi verificatisi dal 23 marzo 1919 al 31 dicembre 1925, risultino iscritti ininterrottamente al Partito Nazionale Fascista dalla data dell'evento che fu causa di ferite, anche se posteriore alla Marcia su Roma;

b) di due anni nei riguardi degli aspiranti che siano coniugati alla data in cui scade il termine di presentazione delle domande di partecipazione al concorso;

c) di un anno per ogni figlio vivente alla data medesima;

d) di tanti anni, mesi e giorni quanti il concorrente ne abbia di servizio come ufficiale medico presso enti della Regia Aeronautica fino alla data del presente decreto.

Le maggiorazioni di cui sopra sono cumulabili fra loro, purché complessivamente non si superi il 43° anno di età alla data del presente decreto;

4) risultare di buona condotta politica e privata;

5) avere l'idoneità fisica per il servizio militare incondizionato in Patria ed in Colonia, e l'idoneità al volo.

Le domande di ammissione dovranno essere redatte in carta bollata da lire 6 e pervenire al Ministero dell'Aeronautica (Direzione Generale del personale militare, divisione 2ª, sezione 1ª) non oltre il 7 ottobre XVI.

L'organizzazione degli aviotrasporti in Africa Orientale Italiana.

È stata recentemente costituita in Roma una società – la «Aviotrasporti» – per esercitare i trasporti aerei di posta, pacchi postali e merci, dai porti dell'Impero all'interno e fra i diversi centri dell'Africa Orientale Italiana.

Il servizio si inizierà nel corrente mese (ottobre) e saranno subito poste in esercizio le due seguenti linee: Addis Abeba-Dessiè-Gondar-Asmara-Massaua e Addis Abeba-Dire Daua-Assab.

Successivamente verrà aperta al traffico una terza linea a carattere circolare sul percorso: Addis Abeba-Lechemti-Gambela (o Dembidollo)-Gore-Gimma-Addis Abeba.

Il primo nucleo della flotta sociale della Società Aviotrasporti è composto di sei aeroplani «Caproni 148» con tre motori «Piaggio P. VIII-C-16».

L'«Aviotrasporti» ha l'esclusiva per il trasporto aereo delle merci sulle tre linee sopra indicate, ma non percepisce nessuna sovvenzione dall'amministrazione statale.

Lo sviluppo della rete aerea dell'Impero.

È stato inaugurato il 5 agosto u. s. il nuovo servizio dell'«Ala Littoria» da Addis Abeba ad Assab e viceversa con scalo intermedio a Dire Daua.

Il percorso totale viene compiuto in tre ore e mezza con un apparecchio appositamente attrezzato.

La nuova linea è stata salutata dalla generale soddisfazione delle collettività nazionali ed estere dell'Impero, poiché assicura, oltre ad una ragguardevole economia di tempo su ordinari itinerari ferroviari e automobilistici, anche una netta economia sulle tariffe di viaggio, poiché il prezzo di passaggio sulla nuova linea aerea non supera le 1200 lire. Il nuovo servizio è per ora bisettimanale.

Apparecchi e personale forniti dall'Italia per le linee aeree argentine.

Il Governo argentino ha autorizzato il funzionamento della «Corporación Argentina de Servicios Aereos». Le due prime linee saranno la Buenos Aires-Rosario e la Buenos Aires-Montevideo, con servizio bigiornaliero.

La «Corporación» è la prima società nazionale fondata per lo sfruttamento regolare di una vasta rete aerea. Ne è presidente l'italiano Ingegnere Herlitska e direttore-organizzatore l'italiano Ing. Pastega, che è il rappresentante dell'Ala Littoria e del Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche.

Per le linee saranno impiegati idrovolanti «Savoia-Marchetti» della nuova serie S. 75 creati e studiati appositamente per questo servizio. Gli S. 75 hanno tre motori di 1100 cavalli ciascuno ed hanno la capacità per 26 passeggeri, oltre due piloti, un marconista, un meccanico, un cameriere per il bar.

In un tempo molto prossimo saranno stabilite altre linee, secondo un progetto generale che abbraccia tutto il territorio dell'Argentina sino al Paraguay, alla Bolivia ed al Cile. Gli studi tecnici di tutte le linee e dell'intero piano di tutte le rotte che saranno stabilite sono stati fatti dal personale specializzato dell'Ala Littoria da molto tempo a Buenos Aires. Il personale tecnico ed i piloti sono, per ora, tutti italiani in attesa che il personale argentino sia bene addestrato. Con queste nuove linee l'aviazione italiana ha ottenuto un significativo successo: è il frutto dei voli di De Pinedo, di Ferrarin-Del Prete, della Crociera di Balbo, dei volatori di Alta Acrobazia Aerea, del volo dei «Sorci Verdi».

Il volo a vela insegnato e guidato col radiotelefono.

All'aeroporto di Taliedo, dov'era il campo delle Aviolinee e dove ora sorge il campeggio-scuola della G.I.L. milanese, sono stati collaudati due nuovi tipi di apparecchi per volo a vela che segnano un notevole progresso nella tecnica del volo silenzioso: il «Cat 15», apparecchio scuola e il «Cat 28» apparecchio d'alto volo e da acrobazia, entrambi costruiti dalle «Costruzioni Aeronautiche Taliedo» del dott. Cattaneo. Dopo alcune eleganti evoluzioni del «Cat 28», che ha dimostrato le sue ottime doti di veleggiatore e maneggevole, è stato collaudato il «Cat 15»; questo apparecchio dotato di radiotelefono ha eseguito riuscitissimi esperimenti di scuola radiocomandata, dimostrando ai tecnici e al pubblico che assistevano alle prove l'utilità che da questa geniale applicazione della radio possono trarre l'istruzione e la preparazione dei piloti al volo silenzioso. Il radiotelefono infatti permette all'istruttore non solo di seguire da terra l'allievo, di correggerlo e consigliarlo tempestivamente nella esecuzione delle manovre e di renderlo sicuro in tutta la condotta del volo, ma anche di evitare errori pericolosi. Gli esperimenti sono stati ripetuti in diverse ore del giorno e la ricezione, pur mutando le condizioni, è sempre stata ottima.

Un nuovo tipo di aeroplano americano.

I tecnici del Ministero della Guerra americano hanno collaudato con esito favorevole un nuovo tipo di aeroplano militare da combattimento monomotore, che realizza una grande capacità di sostentamento e raggiunge alte velocità grazie a un nuovo sistema di propulsione. L'apparecchio è infatti munito di due eliche che girando in direzioni opposte su due assi concentrici, aumentano notevolmente la velocità e la stabilità in aria. L'adozione del nuovo sistema di propulsione permetterà inoltre ai costruttori, stando ai pareri espressi dai tecnici del Ministero, di ridurre la dimensione delle eliche ed eliminare la necessità di ingrandire i carrelli allorché viene raddoppiata o triplicata la potenza dei motori.

Otto nuove linee aeree postali in Francia.

Il Ministro delle Poste francese ha deciso di istituire nuove linee aeree notturne per il trasporto della posta verso le ragioni periferiche della Francia.

Tutti gli apparecchi partiranno da Parigi alla mezzanotte e le comunicazioni postali guadagneranno così dodici ore.

Se tale esperienza avrà successo, le suddette linee verranno anche adibite al trasporto di passeggeri.

Il più grande aeroporto del mondo sarà costruito nel Giappone.

È stata decisa, dalle autorità competenti, la costruzione nei pressi di Tokyo del più grande aeroporto del mondo, che verrà a costare 1.200.000.000 yen e che sarà realizzato entro tre anni.

Il Governo ha stabilito inoltre di organizzare cinque «parchi contraerei» attorno alla capitale; il tutto dovrà essere pronto per il 1940.

Anche la Francia impiegherà apparecchi terrestri per l'Atlantico del Nord.

Seguendo l'esempio della Gran Bretagna e sembra pure della Germania, la Francia tenterà anch'essa l'impiego di apparecchi terrestri per la traversata dell'Atlantico del Nord. Questa è infatti l'intenzione che si attribuisce a Luigi Couhé, direttore generale dell'«Air France Transatlantique». L'apparecchio prescelto sarebbe il quadrimotore Farman «Laurent Guerrero», quello stesso con cui Codos effettuò la traversata dell'Atlantico sud a tempo di primato.

Collare... parlante per i piloti.

È stato brevettato a Washington un apparato cosiddetto «collare parlante» che, applicato al collo di un pilota, gli permette di comunicare per mezzo del radiotelefono senza spostare nemmeno un dito dai controlli dell'aeroplano.

Il collare viene allacciato intorno alla gola del pilota, ed è munito di un microfono aggiustato direttamente sopra la laringe e le corde vocali.

La vibrazione delle corde vocali è raccolta nel microfono e convertita in radio-onde; queste vengono poi ricevute da una stazione a terra o da un altro aereo e la ricezione risulta chiara come se una persona parlasse nella stessa stanza.

Questa invenzione ha costituito un segreto per l'aviazione americana per circa tre anni, ma ora è in normale dotazione fra tutti gli aviatori.

Un volo ad alta quota di Howard Hughes.

Il noto aviatore americano Howard Hughes, detentore del campionato del giro del mondo aereo, ha effettuato la traversata senza scalo del Continente americano da Glendale nella California a Nuova York

(4104 km.) in 10 ore e 34', volando ad una quota compresa tra gli 8000 e i 9000 metri. Questo volo è stato compiuto dall'aviatore allo scopo di collaudare un nuovo inalatore di ossigeno del peso di 57 grammi. Questo inalatore avrebbe dato ottima prova, e sembra che Hughes abbia intenzione di effettuare nella prossima primavera un nuovo giro aereo del mondo mantenendosi nella substratosfera.

Il volo in aeroplano come cura efficace contro la tosse convulsa e l'asma.

Il dott. Matter annuncia di essere riuscito a provare scientificamente che il volo in aeroplano può costituire una forma efficacissima di cura contro la tosse convulsa infantile.

In numerosi casi infatti egli sarebbe riuscito ad estirpare completamente il morbo facendo incrociare nel cielo per 30 minuti i piccoli pazienti ad una quota superiore ai 2000 metri.

Gli stessi positivi effetti si potrebbero ottenere anche per combattere l'asma presso le persone anziane.

Nuovo primato d'altezza per apparecchi da turismo.

Il pilota russo Fedosse ha stabilito il nuovo primato internazionale d'altezza per aeroplani da turismo volando a 7985 metri.

Il precedente primato della stessa categoria apparteneva al francese Japy, che l'aveva stabilito il 31 dicembre 1937 con 5268 metri.

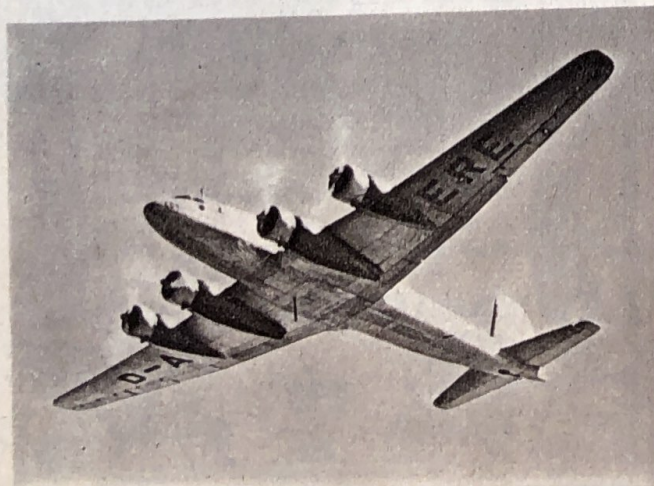
Il raid del " F. W. 200 " da Berlino a New York e viceversa.

Un brillante volo è stato compiuto sul percorso Berlino-New York da un apparecchio tedesco tipo F. W. 200 Condor.

Dopo aver lasciato l'aerodromo militare di Staaken alle 18,53 del 10-8-38, il quadrimotore ha atterrato alle 19,54 dell'11-8-38 sull'aerodromo di Floyd Bennet, coprendo i 6397 km. del percorso in 25 ore, alla velocità media di 255 km. con un consumo di 9000 litri di carburante.

L'indomani l'aeroplano è tornato a Berlino, arrivandovi dopo un viaggio di 20 ore.

Il « Condor 200 », apparecchio di serie, utilizzato normalmente dalla « Lufthansa » sulle linee aeree, è un monoplano ad ala bassa munito di 4 motori di 750 CV. La sua velocità di crociera raggiunge i 430 km. all'ora ed il suo raggio d'azione è di circa 12.000 km. con vento nullo.

L'apparecchio portava a bordo 10.000 litri di carburante.

F. W. 200.

Nuovo primato di distanza per elicotteri.

Il pilota tedesco Bode ha stabilito su autogiro «Focke Wulf F. W. 61» il nuovo primato internazionale di distanza per autogiri, che era di 180 km., volando per 230 km. da Brema a Rangsdorf.

FOCKE WULF F. W. 61.

L'apparecchio «F. W. 61» ha la proprietà, oltre quella di alzarsi ed atterrare verticalmente, di restare immobile in aria.

I voli sperimentali della Lufthansa.

La Lufthansa ha iniziato i suoi voli sperimentali di quest'anno attraverso l'Atlantico del Nord. I due idrovolanti «Nordmeer» e «Nordwind» hanno compiuto una traversata ciascuno: il primo, catapultato dalla «Schwabenland», ha volato dalle Azzorre a Nuova York in 17 ore e 42 minuti, dal 21 al 22 luglio u. s.; il secondo dal 25 al 26 dello stesso mese, ha coperto lo stesso percorso in tempo pressoché uguale. Il programma della Lufthansa contempla l'effettuazione di 28 trasvolate lungo la rotta delle Azzorre, ma secondo le dichiarazioni del barone von Budden-

D-AJEV.

brock, capo dei servizi transatlantici di questa società, nell'autunno prossimo un «Dornier D. 26» e tre idrovolanti quadrimotori del tipo «Ha. 139» e «Ha. 139 B», compiranno dei tentativi lungo la rotta settentrionale, dato che si contempla la possibilità di rinunciare al decollo con catapulta, indispensabile usando la rotta meridionale notevolmente più lunga. È anche probabile che nel prossimo anno la Lufthansa tenti l'impiego di apparecchi terrestri sull'esempio della Gran Bretagna.

Il nuovo primato internazionale d'altezza per alianti.

Presso il centro tedesco di volo a vela della Wasserkuppe nella Rhön, il tedesco Drechsel ha raggiunto in aliante 7070 metri di quota, ciò che cor-

COMUNICAZIONI

Opportuni provvedimenti adottati dalle nostre ferrovie a vantaggio dei viaggiatori.

I quotidiani hanno riportato la notizia di alcuni criteri di correntezza adottati dalle nostre ferrovie dello Stato e raccomandati al personale nei casi di inosservanza di formalità occasionate da eccessivo affollamento alle biglietterie. Le disposizioni sono entrate in vigore a cominciare dalla settimana del Ferragosto, dimostrandosi più che mai opportune e tempestive per il loro inizio, dato che in quel periodo massimo è l'affollamento dei viaggiatori e vige il maggior numero di facilitazioni.

Com'è noto, larga è la utilizzazione che viene fatta delle varie specie di biglietti di andata e ritorno a riduzione (andata-ritorno propriamente detti o biglietti di doppia corsa: le due diverse denominazioni hanno carattere tecnico e corrispondono a diverse norme): per questi biglietti, sia per avere garanzia di una determinata permanenza nella località di destino, sia semplicemente per avere un controllo per evitare una duplice utilizzazione del biglietto, è richiesta attualmente la vidimazione della stazione prima di iniziare il viaggio di ritorno. In condizioni di traffico normale riesce abbastanza facile al viaggiatore scrupoloso e diligente di ottenere la vidimazione, meno facile e talvolta difficile riesce tale vidimazione in condizioni di affollamento.

È in relazione a queste considerazioni, che l'amministrazione ferroviaria ha disposto che, nei casi di mancata osservanza da parte del viaggiatore dell'obbligo di vidimazione per l'inizio del viaggio di ritorno, il personale di controlleria provveda alla formalità applicando la foratura, o praticando annotazione datata, in sostituzione di timbro dalla biglietteria, in modo da prevenire la possibilità di una duplice utilizzazione del biglietto.

È pure stato dispostò che, nel caso di biglietti per i quali è prescritto un termine di soggiorno per l'inizio del viaggio di ritorno (p. es. il termine di sei giorni per i biglietti stagionali, per i biglietti a riduzione degli stranieri e italiani residenti all'estero), il timbro della stazione possa analogamente essere sostituito da annotazione datata da parte del personale del treno, sempreché risultino rispettati i termini di soggiorno prescritti dalle norme di utilizzazione del biglietto stesso.

L'amministrazione ferroviaria ha voluto con ciò venire una volta di più incontro al pubblico italiano per agevolarlo e facilitarlo. Ben inteso queste misure di correntezza non vanno oltre il ragionevole: nel caso che risulti evidente il tentativo di abuso o di frode da parte del viaggiatore saranno applicate le ordinarie norme di tariffa, le quali prevedono per i frodatori sanzioni abbastanza rigorose e persino la denunzia

all'autorità per le conseguenze penali contemplate dal regolamento di polizia ferroviaria e dalle leggi comuni.

Ricordiamo, a titolo di notizia, che qualche amministrazione estera usa affiggere agli sportelli delle biglietterie l'elenco dei nomi dei contravventori!

Di questi contravventori se ne trova un po' in tutti i paesi. Si racconta che in Svizzera – ove il servizio di controlleria sui treni è molto preciso, tanto da essere portato ad esempio – uno di questi truffaldini sia riuscito a compiere una trentina di viaggi con un sol biglietto di andata-ritorno sfuggendo sempre ai controlli. Come dicevamo, questi casi possono verificarsi dappertutto. Però è debito dire che la maggior parte, la stragrande, la quasi totalità di viaggiatori è in buona fede e in perfetta regola. Ne consegue che se si volesse impedire in modo assoluto ogni abuso, cosa molto difficile, occorrerebbe un tal servizio di controlli e contro controlli da superare come spesa di gran lunga il danno che può derivare alle amministrazioni ferroviarie da simili abusi.

Le facilitazioni ferroviarie per i pensionati.

Molti pensionati ci domandano a che punto stanno le facilitazioni ferroviarie per i pensionati preannunciate da molti giornali. Il decreto è realmente in corso. Per quanto possiamo presumere è però da osservare che, una volta approvato il decreto, per venire alla sua pratica applicazione occorrerà che il Ministero delle Finanze provveda, dopo aver esaminato la fondatezza delle domande presentate dagli interessati, al rilascio dei moduli o scontrini perché questi possano poi ottenere le riduzioni ferroviarie di volta in volta presentandosi alle stazioni. Tenuto conto del numero dei pensionati, non esiguo, queste pratiche richiederanno indubbiamente un lavoro considerevole.

Istradamenti ferroviari deviati.

Per rispondere ad alcune domande pervenuteci da viaggiatori, informiamo che l'amministrazione ferroviaria italiana ha già da tempo disposto che nel caso in cui i treni siano in via continuativa o per determinati periodi stagionali avviati su un percorso più lungo di quello ordinariamente seguito, non venga richiesto ai viaggiatori il pagamento del maggior percorso. Questo è, per esempio, il caso di alcuni treni fra Pisa e Roma istradati per la via Empoli-Firenze, mentre la via più breve è quella di Civitavecchia. Peraltro l'esonero dal pagamento del maggior percorso è subordinato alla condizione che sul percorso deviato il viaggiatore non effettui fermate intermedie.

La correntezza dell'amministrazione, in questi ultimi tempi, è stata spinta oltre, accordando la stessa esenzione dal pagamento del maggior percorso quando l'istradamento per la via più lunga sia adottato provvisoriamente in conseguenza di una interruzione di linea, nonché nei casi di ritardi eccezionali, mancate coincidenze o soppressione di treni e *anche dopo che l'interruzione è stata portata a conoscenza del pubblico.* Finora il regolamento ferroviario concedeva tale beneficio solo quando l'interruzione si verificasse in corso di viaggio.

LE VIE DEL MONDO.

Il fascicolo di ottobre de *Le Vie del Mondo* (120 pag., 130 illustrazioni, 4 tavole a colori) ha il seguente sommario: G. Zoppi, *Unità e diversità di un Paese: la Svizzera*; C. Ottolini, *La Louisiana, terra di romanzo*: F. Di Fenizio, *Materie prime: l'alluminio*; G. Quarti, *La vittoria di Lepanto nella poesia popolare*; E. Chiappe, *Gli ultimi cacciatori di teste: le tribù Naga*; *Di Paese in Paese.*

Abbonamento annuo: L. 50,50 (Estero L. 75,50); semestrale L. 25,50 (Estero L. 38). Un numero L. 5.

Bessa
con Telemetro
obbiettivo Heliar 1:3,8
otturatore Compur Rapid 1/400

Catalogo illustrato N. 10 presso i buoni Negozianti o dalla

ARTICOLI PER FOTOGRAFIA S. A.
MILANO, VIA L. MANCINELLI, 7

IL RASOIO ELETTRICO

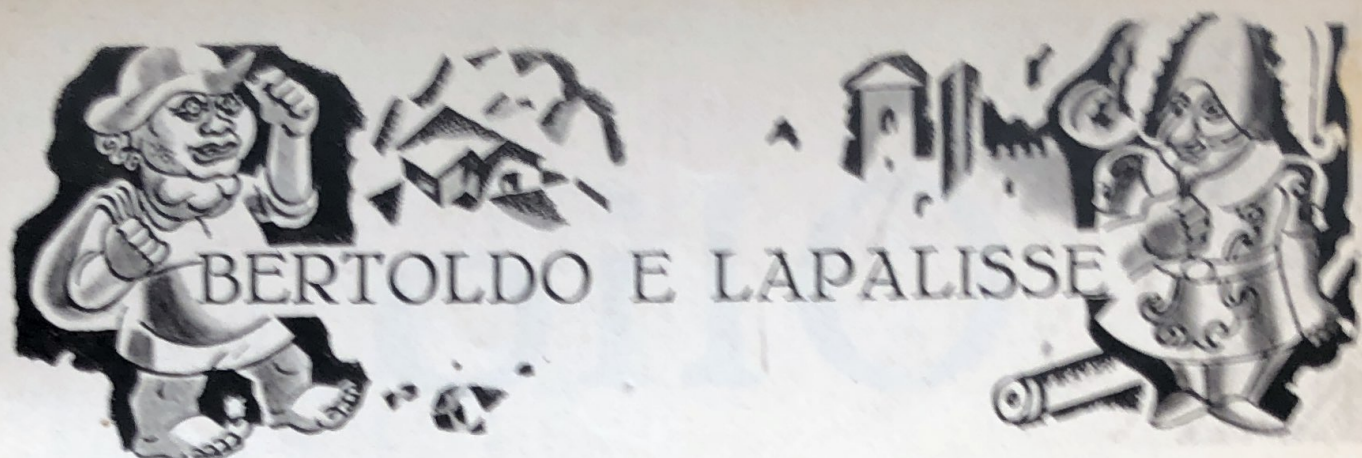
è il più sicuro dei rasoi: non può graffiare, non può tagliare, non può danneggiare la pelle. Il rasoio a lama asporta circa mezzo grammo di epidermide ad ogni rasatura, rendendo vecchia e callosa la pelle. Il rasoio elettrico fa invece sparire questa callosità e rende la pelle più giovane, morbida e sana.

Funziona come una minuscola tosatrice e non richiede nè lame, nè sapone, nè acqua. È sempre pronto per l'uso. Non ha mai bisogno di venir affilato.

Il consumo di corrente è di un solo centesimo per cinque rasature.

Raselet

rasoio elettrico dell'uomo moderno.
Rade senza acqua, senza sapone, senza lame

In vendita ovunque. Opuscoli illustrativi gratis chiedendoli a:
RASELET CASELLA POSTALE 306, BOLOGNA

Il nostro immortale Bertoldo ed il capitano Signor di La Palice non erano amici, anzi neppure si conoscevano per la buona ragione che, mentre l'uno faceva ammattire Re Alboino, l'altro

est mort devant Pavie:
un quart d'heure avant sa mort
il était encore en vie.

Ambedue si sono trovati però d'accordo su certe verità fondamentali quali, ad esempio, che dopo il brutto viene il bel tempo; in questo essi furono più coraggiosi della scienza ufficiale la quale, dopo tante verità accertate, che studi ulteriori dimostrarono essere accertati errori, si è per così dire trincerata in poche fortezze che sembrano inespugnabili quali la definizione del quadrato, del circolo e poche altre.

Intanto vi sono tanti altri problemi insoluti, di minore importanza è vero, ma forse più aderenti — come si usa dire oggi — alla vita di tutti i giorni: bitter con seltz o liscio? caffè con zucchero, poco zucchero o niente zucchero? È difficile decidere in via assoluta perché ci sono di mezzo i gusti, espressione anche questa della relatività universale.

Interpellati direttamente noi inforchiamo gli occhiali, prendiamo un'aria dottorale e diamo, per quanto riguarda il caffè e zucchero, un giudizio salomonico a base di « distinguo ».

Per chi è addentrato da un pezzo sulla strada degli... anta ed ha superato, vittoria ahimè di Pirro, le folli passioni di un giorno compresa la ghiottoneria, non vi è dubbio: il caffè va servito amaro o quasi perché... si gusta meglio l'aroma, perché i turchi lo bevono così, etc. etc.

Ma per i bimbi, i giovani ed anche per gli adulti tuttora impegnati nella così detta lotta per l'esistenza — lotta cui tutti si rassegnano abbastanza volentieri — non state ad esitare: zucchero con caffè meglio che caffè con zucchero. E sapete perché?

Perché lo zucchero è necessario alla vita, specie nel periodo dell'accrescimento e del più intenso lavoro organico, tanto è vero che nel latte materno la Natura lo fa trovare in enorme proporzione: perché fra tutti gli alimenti esso è forse il più perfetto per la sua completa, rapidissima assimilazione e trasformazione in calore ed energia vitale: perché costituisce nel fegato un prezioso materiale di riserva da utilizzare in caso di bisogno urgente: perché infine i nostri muscoli derivano, per la via del sangue, la loro forza dallo zucchero dopo che esso è stato consumato (bruciato) senza lasciar scorie, nell'intestino.

Verità queste confermate dai Medici e dai trattati di fisiologia, verità non soggette a revisione...

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3 - 98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193 ..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Bollo a data dell' Ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch. 9

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....
(in lettere)

....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul c/c N. **3 - 98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO.

Firma del versante

Addì .... 193 ..

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....
(in lettere)

....

eseguito da ....

....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì .... 193 ..

Bollo lineare dell' Ufficio accettante

Tassa di L. ....

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell' Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato e numerato.

Trasmetto l'importo di L. .... per:

SOCI ANNUALI:

Quota annuale per il 1939 . . . . . L. **22.20**

Quota annuale e abbonamento a "LE VIE D'ITALIA,, per il 1939 . . . „ **44.70**

Quota annuale e abbonamento cumulativo per il 1939 "LE VIE D'ITALIA,, e "LE VIE DEL MONDO,, „ **92.20**

Scelgo il premio N. ....

SOCI VITALIZI:

Importo del solo abbonamento a "LE VIE D'ITALIA,, per il 1939 . . . . L. **22.50**

Importo abbonamento cumulativo per il 1939 "LE VIE D'ITALIA,, e "LE VIE DEL MONDO,, „ **70.00**

Scelgo il premio N. .... „ **10.00**

N.B. - Per i Vitalizi a quota 350 non è richiesto il versamento di L. 10 per ricevere il **premio a scelta.**

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione
Dopo la presente operazione
il credito è di L. ....
Il Capo dell'Ufficio

....

98.000 - Colombi 9-938

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti: ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.** Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	**50,—**	**tassa**	**L.**	**0,15**
» » »	100,—	»	»	0,20
» » »	500,—	»	»	0,40
» » »	1000,—	»	»	0,60
» » »	5000,—	»	»	1,—
» » »	10000,—	»	»	2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

TAGLIARE IN QUESTO SENSO SEGUENDO LA LINEA PUNTEGGIATA

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse alla C. T. I. è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene, basta staccare l'unito bollettino, compilarlo e consegnarlo ad un qualunque Ufficio Postale assieme al denaro.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIV - NUMERO 10 OTTOBRE 1938 - XVI-XVII E. F.

UN CONTRIBUTO DELLA C.T.I. ALLA CONOSCENZA E ALLA VALORIZZAZIONE DELL'IMPERO

LA GUIDA DELL'A. O. I.

Alla distanza di due anni e quattro mesi dalla data del 9 maggio 1936-XIV, nella quale il Duce da Palazzo Venezia proclamava al mondo il ritorno dell'Impero, esce questa "Guida dell'Africa Orientale Italiana".

Essa racchiude nelle sue 640 dense pagine una sintesi della conoscenza attuale di quel vasto territorio e rappresenta, per così dire, l'inventario di ciò che gli Italiani vi hanno trovato e delle opere compiute in un periodo di tempo tanto breve.

La Guida si propone anzitutto uno scopo ideale: quello di rendere un omaggio alla maestà del Re Imperatore, al Duce fondatore dell'Impero, ai grandi Capi che lo hanno coadiuvato nella realizzazione della titanica impresa, agli Eroi caduti nel nome d'Italia e ai Combattenti tutti, dai Principi di Casa Savoia, ai più umili Soldati, ai Marinai, alle fedelissime Camicie Nere, agli Operai, che col loro lavoro e col loro sacrificio hanno preparata e resa definitiva la conquista. Omaggio pure agli Italiani di ogni ceto e condizione che con la loro disciplina, pronta a ogni ordine del Capo, hanno dimostrato come si risponda alle sanzioni applicate da 52 Stati coalizzati nell'illusione di poter infrangere la volontà di un popolo risoluto a trovare il proprio posto al sole.

Soprattutto per questo l'opera non doveva essere ritardata: e una più lunga attesa male avrebbe corrisposto al bisogno di tutti gli Italiani di conoscere sempre più e sempre meglio una terra sterminata, che si affaccia sopra un mare e sopra un oceano che interessano la nostra espansione politica e la nostra potenza navale.

Quella terra racchiude in sé tali possibilità da alimentare le più ardite speranze e da permettere le più audaci previsioni. Dal suo dominio può sorgere un nuovo fecondo indirizzo alla storia d'Italia.

I suoi sviluppi sono già fin da ora, e più lo saranno nel futuro, così rapidi, che la materia del presente libro sarà prontamente superata e la Consociazione Turistica Italiana, pubblicando successive edizioni di quest'opera, sarà lieta e fiera di mostrarne la trasformazione e di mettere in evidenza il lavoro compiuto. Ma anche sotto l'aspetto pratico immediato questo volume risponde a vaste esigenze. Si pensi al numero cospicuo di militari che risiedono o hanno rapporti con l'A. O. I.; alle persone d'affari che hanno iniziato o che stanno per sviluppare rapporti economici con le terre dell'Impero: agli studiosi che desiderano di approfondirne la conoscenza. Quanta eloquenza, ad esempio, per il consultore attento, nelle 40 piante topografiche che arricchiscono questo volume: piante destinate ad essere completamente rifatte in breve volger di tempo, ma punto di partenza per gli slanci futuri.

La Guida risponde anche a finalità turistiche evidenti: mentre si sviluppa e si perfeziona la rete stradale, mentre si consolida, giorno per giorno, la sicurezza generale, progredisce anche l'organizzazione logistica: si creano nuovi alberghi, si perfezionano i punti di tappa e di rifornimento; si rende, in una parola, possibile lo sviluppo di quel grande fenomeno moderno che chiamasi « turismo ». Quante migliaia di Italiani desiderano di prendere conoscenza delle nuove terre bagnate dal sangue dei nostri fratelli! A questo pellegrinaggio spirituale si accompagna la rivelazione di vastissime zone di un interesse turistico straordinario. L'eccellenza del clima, la perfezione della rete stradale, e quindi lo sviluppo dell'automobilismo, i vasti panorami, la fauna, la flora, i caratteri e i costumi delle popolazioni diverse per razza, per religione, per

lingua, le risorse economiche potenziali, fanno di gran parte dell'A. O. I. un paese destinato a un brillante avvenire turistico. Non mancano né i laghi, ricchi di cacciagione e di pesca, né i monti eccelsi, parte ancora inviolati, né le marine, né le sorgenti termali e minerali.

Quest'opera è il frutto di numerosissime collaborazioni. La Consociazione Turistica Italiana rivolge il proprio riconoscente pensiero a tutte le Gerarchie che vollero darle la loro collaborazione, al Governo dell'A. O. I. e ai suoi Capi, a tutti i Collaboratori.

Le 500.000 copie di questo libro, che stanno per entrare in altrettante famiglie italiane, rappresentano uno dei primi e ancor modesti ma fervidi contributi della Consociazione alla conoscenza e alla valorizzazione delle terre dell'Impero.

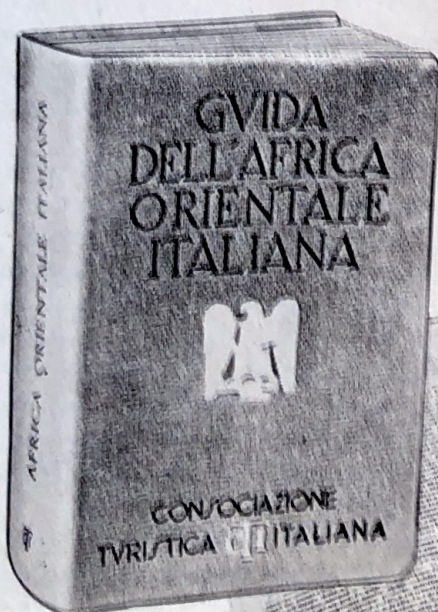
Questa prefazione del nostro Presidente alla «Guida dell'A.O.I.»(1) ne delinea la genesi e ne determina il fine. Risalta, da quanto Egli scrive, tutta l'importanza della nuova opera che la C.T.I. ha posto a disposizione degli Italiani. L'esame del volume dirà poi quanto esso corrisponda alle intenzioni del Sodalizio e all'attesa del pubblico. A tutti coloro che seguono con animo particolarmente attento le iniziative della Consociazione piacerà, tuttavia, di conoscere le difficoltà incontrate e superate nel predisporre e nel condurre a termine il lavoro, non poco e non facile, da cui oggi è uscita la Guida. Né cosa meno grata sarà, per essi e per il pubblico, l'avere qualche preventiva notizia circa la distribuzione della ricca e varia materia in questo che potrebbe dirsi il manuale di viaggio dell'A.O.I.

Descrivere con fedeltà ed esattezza un vasto paese imperfettamente conosciuto e per molte parti ancora inesplorato, non apparve e invero non risultò un compito agevole. A molti sembrò anzi sollecitudine prematura quella del rivolgere fatiche di non immediato esito alle regioni d'Etiopia recentemente conquistate, che uscivano appena dalla crisi della guerra ed entravano in un'altra, di organizzazione febbrile, tale da mutarne l'aspetto.

La C.T.I., pur non nascondendosi le gravi difficoltà cui si faceva incontro col deliberare la preparazione e la stampa del volume, ritenne di doverle senz'altro affrontare, poiché appunto nei primi anni della fase organizzativa imperiale, e in difetto di dati personali d'esperienza per ogni nuovo viaggiatore, la «Guida dell'A.O.I.» doveva riuscire d'utile, o addirittura indispensabile, ausilio a quanti Italiani fossero per recarsi nelle terre dell'Impero, in ragione del loro ufficio militare o civile, o per necessità di lavoro, di commercio, di studio.

Ufficiali, funzionari, imprenditori d'opere, lavoratori, agricoltori, pionieri, avranno da essa quelle prime indicazioni e suggestioni che valgano loro di pratico orientamento nell'immensità del nuovo paese. E ancora, come accenna il nostro Presidente nella surriportata prefazione al volume, questa prima edizione della Guida vuol costituire, e di fatto costituirà, un documento delle attuali condizioni turistiche in A.O.I., un inventario delle strade, degli itinerari, delle possibilità di alloggio, dei punti di convegno e di «tappa», quali sussistono nel loro stato odierno: a questo iniziale riferimento dovranno venir successivamente paragonati i futuri sviluppi, a mano a mano che la tenacia, il lavoro, lo spirito dell'Italia mussoliniana daranno frutto di opere e di vita rinnovata.

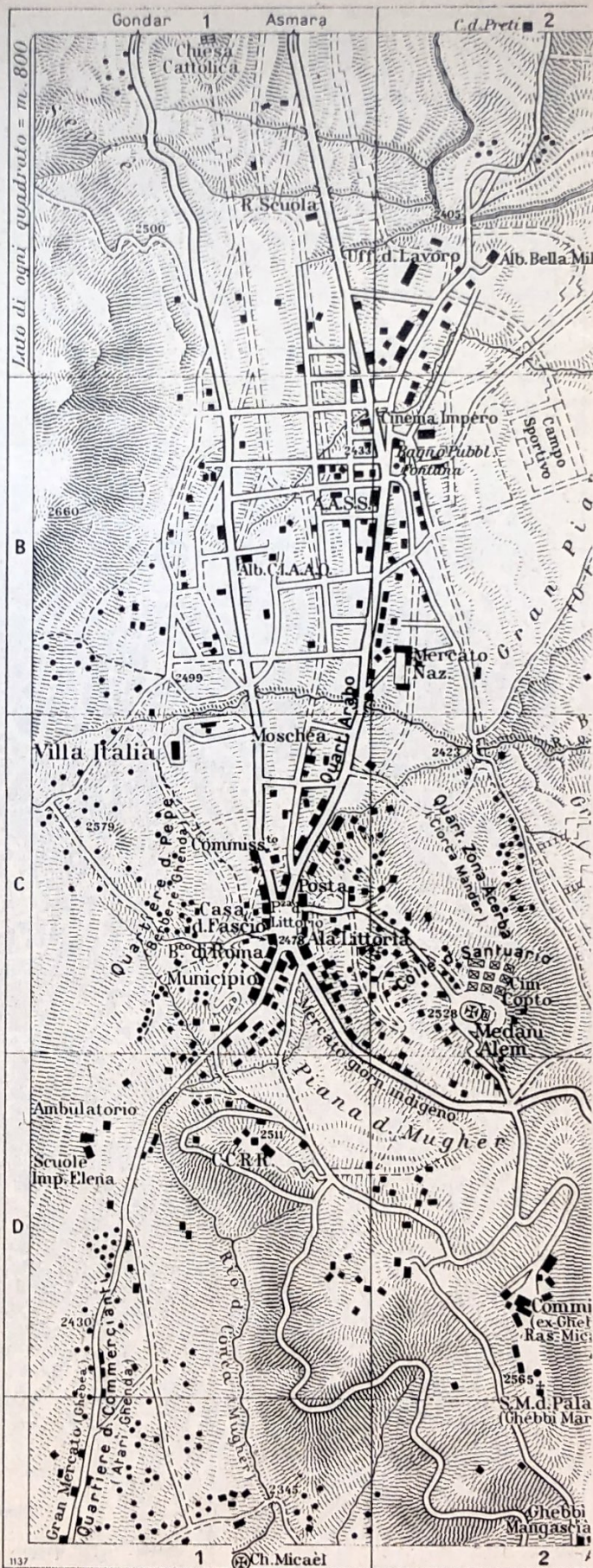
In questa sua fede la C.T.I. è stata confortata da alte espressioni di incoraggiamento, prima fra tutte e su tutte quella del Duce, che ricevendo i dirigenti della C.T.I. nel luglio dell'anno XV, incoraggiava a portare rapidamente a compimento l'opera; poi quelle rivoltele dal Ministero dell'Africa Italiana e dal Governo Generale dell'A.O.I., che vollero accordare la loro incondizionata approvazione e quella efficace, indispensabile collaborazione, senza la quale non era credibile di condurre l'impresa a buon fine.

Un nostro funzionario, il Cap. Giuseppe Vota, che già aveva curato la descrizione dell'Eritrea e della Somalia nella guida «Possedimenti e Colonie» (1929), venne inviato in A.O.I. con l'incarico di riconoscere l'intero territorio, percorrendone gli itinerari prin-

(1) Consociazione Turistica Italiana – *Africa Orientale Italiana*, pag. 640, 15 carte, 16 piante di centri abitati, 10 p. di edifici, schizzi e stemmi. 1938-XVI. Gratis ai Soci della C.T.I. del 1938.

cipali e raccogliendo la più ampia documentazione possibile ai fini dell'opera. Il Cap. Vota attraversò in ogni senso l'Impero durante 8 mesi, dal novembre del 1936 al luglio del 1937, valendosi di ogni mezzo, non escluso il muletto, e compreso, ben s'intende, l'aereo: in totale forse 20.000 chilometri. Il che gli permise di radunare un prezioso materiale d'informazione diretta, di rilevare dati cartografici d'estremo interesse (relazioni di viaggio, studi d'indole geografica ed economica, cartine, schizzi, tracciati stradali, piante di centri abitati, fotografie, ecc.); e altresì di formarsi un'idea-sintesi del vastissimo territorio, che fosse ad un tempo comparativa delle distinte regioni, dei loro aspetti naturali ed etnici, delle loro risorse presenti e future; ciò che a pochissimi è stato finora consentito.

Nel corso delle sue infaticabili peregrinazioni il nostro funzionario si avvalse del nome della C.T.I. come d'una commendatizia e d'una parola d'ordine, che gli aprì tutte le porte e le strade, gli guadagnò le accoglienze più cordiali, l'assistenza più valida, fino nei lontanissimi Presidi, da parte di Autorità, Ufficiali, Residenti, funzionari e privati.

Ma un'opera come la « Guida dell'A.O.I. » non può nascere dall'esclusiva fatica e diligenza del singolo. È ovvio ch'essa non potrà essere se non il risultato di molte collaborazioni particolari, predisposte e poi armonizzate da un piano d'insieme, sistemate in un contesto globale, di pronta accessibilità. La ricerca e il controllo delle notizie debbono estendersi al massimo numero possibile di fonti e di conferme, il che è domandato dal rigore stesso del metodo onde vuol essere redatta una Guida. Così tra i primi e più illustri Collaboratori potemmo annoverare S. E. il dottor Enrico Cerulli, Vice-Governatore Generale dell'A.O.I., profondo conoscitore dell'Etiopia, delle sue genti e dei loro linguaggi, il quale permise alla C.T.I. di largamente attingere ai suoi lavori a stampa: non solo, ma volle personalmente rivedere gli itinerari del Galla e Sidama. Non meno preziosa risultò la cooperazione di S. E. il Generale Italo Gariboldi, già Capo di S. M. delle Forze Armate in A.O.I. durante il periodo in cui l'occupazione fu estesa a tutto l'Impero. Egli accordò larghissimi aiuti all'impresa e fra l'altro offrì un contributo essenziale anche all'aggiornamento della « Carta A.O.I. al milionesimo », per il tramite del dipendente Ufficio Monografie, diretto dal Tenente Colonnello G. Adami, e dell'Ufficio Superiore Topocartografico, diretto successivamente dal Colonnello C. Castellani e dal T. Col. G. G. Carrozza.

Assistenza egualmente indispensabile ci fu porta dai 5 Governi nelle cui giurisdizioni è stato diviso il territorio, per mezzo dei rispettivi Uffici, e segnatamente degli Uffici Topocartografici. Ogni Governo volle poi fare eseguire una utilissima, per non dire indispensabile, revisione degli itinerari compresi nelle regioni di rispettiva competenza. Gli itinerari di tutta l'A.O.I. furono

Stralcio della pianta di Dessiè al 20.000. Si osservi come la città, che è ormai un attivissimo emporio commerciale, si vada sviluppando intorno all'importante nodo stradale. Il centro è la piazza del Littorio, situata sulla cosiddetta « displuviale », spartiacque tra il bacino del Borchennà, affluente dell'Auàsc, e quello del Cotima, affluente del Bascillò, tributario del Nilo Azzurro. Le numerosissime abitazioni indigene, data la scala, sono rappresentate in piccola percentuale con puntini e quadratini.

L'Addis Abeba attuale, in via di rapidissima trasformazione, è costituita da tre nuclei principali, inframmezzati da zone alberate d'eucalipti, ove sono sparse le numerosissime piccole abitazioni indigene in cicca, caratteristiche del « nuovo fiore ». La scala della pianta non ha consentito di riprodurre che una piccola percentuale di queste capanne, tanto facili a costruirsi quanto a demolirsi. Il nucleo maggiore, il quartiere commerciale, è quello che circonda la piazza del Littorio e la piazza dell'Impero. Un secondo nucleo si addensa intorno alla piazza Roma, presso la sede del Governo Generale, e un terzo intorno alla piazza 5 Maggio e verso l'ex Ghebbi grande. La città italiana, secondo il piano regolatore approvato recentemente, sorgerà nella zona pianeggiante a Sud della linea via Mogadiscio-via Toselli; il centro, complesso monumentale degno della capitale dell'Impero, sarà situato nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria. Addis Abeba è estesissima; la guida reca, oltre questa, un'altra pianta, al 60.000, che si estende fino ad Entotto a Nord e fino oltre la stazione a Sud.

inoltre riveduti dal sopra citato Ufficio Monografie del Comando Superiore delle Forze Armate in Addis Abeba.

S. E. il Generale Geloso, già Governatore del Galla e Sidama, nell'annunciarci la restituzione del testo riveduto, volle anche esprimerci il suo « vivo compiacimento per l'accuratezza e la precisione con cui la difficile materia è stata raccolta e ordinata. Solo un Ente di chiare e illustri tradizioni come la C.T.I. poteva svolgere tale opera ». Un particolare e vivo ringraziamento sentiamo di dover rivolgere all'Istituto Geografico Militare e agli Uffici che ne furono distaccati in A.O.I., e cioè i sopra citati Ufficio Superiore Topocartografico e Uffici Topocartografici dei 5 Governi.

I Collaboratori – ufficiali, funzionari, studiosi e tecnici – furono per questo volume numerosissimi; i principali sono elencati nella Guida. La Presidenza della C.T.I. rivolge anche da queste colonne il più caldo e cordiale ringraziamento a Loro e a tutte le gentili persone, che non ci è consentito di nominare e che vollero cooperare alla buona riuscita della pubblicazione sia con apporti diretti, sia fornendo dati, informazioni e assistenza al nostro inviato. Fra tutti i contributi meritano particolare rilievo quelli del Prof. Michele Gortani, della R. Università di Bologna, l'insigne geologo che ha guidato due missioni dell'A. G. I. P. (1936-1938), nello Hararino e nella Dancalia e al quale sono dovuti intieri accuratissimi itinerari; del Prof. Ardito Desio, della R. Università di Milano, Consigliere della C.T.I., che ha compiuto un viaggio di studio (1938) nell'Uóllega e ci ha fornito la descrizione degli itinerari percorsi; dell'A.A.S.S. (Direzione Generale in Roma; Ispettorato Generale per l'A.O.I. in Addis Abeba e Direzioni Compartimentali di Addis Abeba, Asmara, Gondar e Dessiè), che ha comunicato tracciati stradali e dati statistici sui grandiosi lavori eseguiti e in corso; dell'Ufficio Storico del Ministero della Guerra, che ha riveduto le notizie di carattere storico-militare; dell'« Ala Littoria », che ci ha fornito dati e descrizione degli itinerari aerei; del Prof. Ugo Monneret de Villard, che ha riveduto la descrizione di Axùm e ci comunicò un suo rilievo che servì per la nostra pianta.

La Guida è una guida turistica. Questa affermazione, che a prima vista può sembrare paradossale, riceve conferma da ciò che gli elementi per un vero e proprio turismo in A.O.I. già oggi sussistono: anche volendo prescindere dalle necessità di viaggio di chiunque vi si abbia a recare per ragioni d'ufficio o di lavoro o di commercio. Varietà e bellezza del paesaggio, clima accettabile e spesso gradevole, fascino delle zone selvagge e delle inesplorate, incontro e sovrapposizione di genti e linguaggi innumerevoli, costumi e religioni diverse oscuramente confluenti in una comune vicenda, terre ancor leggendarie dove la vita umana si svolgeva pur ieri come nei tempi biblici, ricchezza della fauna e grandi possibilità di caccia, vegetazione stupenda, nuovi interessi e nuova vita in un paese dove lievitano la civiltà e la potenza italiane: ecco i motivi e, diremmo, i temi per un grande turismo in A.O.I.

Adua, nella nuda conca che s'incurva ai piedi del M. Sullodà, è costituita dal vecchio nucleo abissino, disordinata ma pittoresca agglomerazione di case e capanne indigene intorno alla piazza del mercato e a tre interessanti chiese che incoronano altrettanti poggi in riva sinistra del Mai Hasèm; dalla nascente città italiana sul pendio S del M. Sullodà e da un gruppo di fabbricati e baracche noti come tappa di Addì Abùn. A SE la conca è chiusa dalla collina di Fremona, ove nel '500 i Gesuiti avevano fondato una loro Missione.

La recente strada Adigrat-Enticciò-Adua, attraverso le aspre montagne del Tigrai, è uno dei più pittoreschi itinerari dell'A.O.
Ecco il panorama che si presenta nella discesa dal Colle Zalà, nella conca di Megarià Zemrì. Nello sfondo, la corona di
ambe di Adua, tra le quali si svolse la celebre battaglia.

(Fot. Marcellin

Gimma era un aggregato di capanne galla con al centro alcune case in cicca, alla moda abissina, e qualche negozio primi-
tivo, oltre alla Missione della Consolata. Dopo l'occupazione, la «città» ha mutato rapidamente aspetto; nuove costruzioni
in solida pietra, mattone e calce sono sorte, una rete di regolari vie già si è disegnata intorno alla piazza del mercato.
La Gimma italiana va sorgendo però alquanto a O, sulle pendici della collina di Giren. Il piano regolatore, su progetto
dell'arch. G. Bosio, prevede una giudiziosa «zonizzazione» tra grandi masse di verde.

Mogadiscio, che si è in questi anni grandemente estesa e rinnovata, abbellendosi di ampie vie alberate, di palazzi pubblici e privati e di bianche ville e villette, conserva nei nuclei antichi, Amaruini e Scingani, fabbricati di stile arabico non privi di grandiosità e di bellezza. Si noti lo scenografico effetto di questo angolo di Scingani. (Fot. G. Vota)

La vecchia Harar addensa le sue costruzioni a terrazze, in gran parte misere topaie, su una dorsale allungata compresa tra due torrenti che affluiscono all'Errèr. Il centro è costituito dalla piazza della Fontana, da cui si dipartono le principali vie e viuzze che scendono alle varie porte o salgono al Palazzo del Governo e alla Harar italiana che sta rapidamente sorgendo. Si noti al centro dell'immagine la chiesa etiopica del Salvatore, recentemente restaurata dal Governo; più in basso, la piazza del mercato. (Fot. Comando Superiore Aeronautica A. O. I.)

Axùm, la città santa degli Abissini copti, già capitale di un antico regno, vista dall'altura di tangolari, in muratura di pietra e malta d'argilla. A destra, la piazza ove si elevano le ce madre delle chiese etiopiche, con attorno le abitazioni dei preti e dei chierici e cantori; a si nali e indigeni. La città italiana sta sorgendo all'estremità SE dell'abitato indigeno, press

Un particolare richiamo è esercitato sull'animo del viaggiatore dalla sensazione della vastità, dall'ampiezza degli sconfinati orizzonti, dalla limpidezza dell'aria sugli acrocori immensi, sulle nude ambe; albe e tramonti meravigliosi, nuvole sorgenti a cumuli, come spettacolosa minaccia: notti dove le stelle hanno la lucentezza inusitata del tropico, piogge repentine e irruenti che gonfiano da un giorno all'altro i fiumi temibili.

E la flora contribuisce a questa meraviglia d'aspetti coi suoi elementi spiccatamente dissimili da quelli della nostra vegetazione, e talora con elementi simili, ma di grande rigoglio. Il baobab e il sicomoro, le mimose e le acacie resinose, i candelabri neri delle euforbie, le palme dum e le phoenix, i podocarpi altissimi, i cosso, le bosvellie, le lobelie, le dracène, le muse paiono esprimere una consapevole attitudine germinativa della terra d'Africa; i giganteschi ginepri, i pini, gli eucalipti, i tamarindi, i tamarischi, le agavi, i cacti, i cardi, gli oleandri, il ricino, il granoturco, paiono dire, invece, la parentela e la comune possibilità delle terre e dei climi.

La fauna, ricchissima ed estremamente varia, si fa incontro all'uomo con la popolazione zootecnica delle regioni coltivate e a pascolo e, nelle parti meno abitate, nei bassopiani o nelle estensioni di media altitudine, con esemplari selvatici di estremo interesse, con specie rare o le cui « aree di vita » si vanno sempre più restringendo sul globo, a mano a mano che l'uomo avanza implacabile, armato della sua capacità e volontà di dominio: branchi di gazzelle e di antilopi, frotte di scimmie d'ogni dimensione, stormi di faraone, voli d'avvoltoi. Ricche di pennuti e particolarmente dei piccolissimi dai colori tanto vivaci, le boscaglie e le foreste dell'A.O.I. conoscono anche (ciò dicasi per le zone più lontane dal traffico delle grandi vie) la presenza delle fiere: leoni, leopardi, iene, ghepardi, gattopardi; e poi elefanti, rinoceronti, zebre, giraffe, onagri, stambecchi. Sui laghi innumerevoli stormi di uccelli acquatici, nei laghi e nei fiumi ippopotami e coccodrilli.

L'archeologia e l'arte non hanno in A.O.I. un'importanza neppure lontanamente paragonabile a quelle di alcuni paesi dell'Africa mediterranea, che furono la sede di civiltà remote o antiche o recenti, come l'Egitto, la Libia, la Tunisia, l'Algeria, il Marocco, e nemmeno a quelle che possono oggi caratterizzare la Palestina o l'Arabia. Pur tuttavia i monumenti axumiti (Axùm e Cohaitò) suscitano il nostro interesse di commemoratori del passato: e le chiese monolitiche di Lalibelà possono considerarsi uniche nel mondo.

Anche all'alpinismo è offerto in A.O.I. un campo assai vasto, su montagna per lo più vergine. Negli anni seguenti all'occupazione italiana sono state effettuate alcune ascensioni: ma interi gruppi e sistemi orografici attendono chi li riconosca, ne enumeri le cime e le valli, e dia a tutte un nome e alle cime una quota. La natura dei rilievi montuosi, specialmente nell'Amara, dal Semièn ai Ciocchè, richiederà per la conoscenza particolareggiata l'intervento di alpinisti e rocciatori provetti.

Così come oggi nasce, la nostra « Guida dell'A.O.I. » è uno strumento di prima necessità pel turista; è, soprattutto, un breviario geografico ed

Nuò. È una tipica « città » abissina, pittoresco e disordinato agglomerato di capanne tonde o ret-
... al centro, nella macchia di grandi ginepri e sicomori, è la chiesa di S. Maria di Sion, la
... ampia piazza del mercato, attorno alla quale sono sorti, a cura del Governo, negozi nazio-
... la Adua-Gondar.
(14ª Squadra Fotografi)

Axùm. - Le zone punteggiate indicano, vorremmo dire, gli isolati, recinti da muretti o da siepi, nei quali si addensano le caratteristiche abitazioni indigene. I monumenti, scavati in parte da una missione germanica nel 1905-10 e poi di nuovo ricoperti, e che saranno prossimamente messi in luce, sono stati indicati a trattini. (Da un rilievo del prof. Ugo Monneret de Villard).

Un villaggio somalo, Gheledi, in riva destra dell'Uebi Scebeli. Questo pittoresco aggregato di tucul, già sede d'un sultan ebbe una certa importanza nel secolo scorso. Vi morì nel 1869 il Kinzelbach e vi giunse nel 1882 il Révoil. (Fot. G. Ve

economico per ogni Italiano che si rechi in A.O.I., e, in generale, per ogni persona che desideri conoscere l'Impero. La C.T.I., pur non avendo omesso alcuna diligenza, alcuno sforzo, per la miglior riuscita dell'opera, non se ne dissimula tuttavia le lacune, le incertezze, le inesattezze, dovute non solo all'entità delle trasformazioni attualmente in corso per tutta quanta l'A.O.I., ma specialmente all'inadeguata conoscenza di alcuni tratti del vastissimo territorio, che devono considerarsi, anche alla data di oggi, pressoché inesplorati.

Certa di assolvere, con la pubblicazione della Guida, un compito di interesse generale, la C.T.I. rivolge alle Autorità civili e militari dell'A.O.I. ed ai Collaboratori tutti della presente edizione, a studiosi, tecnici, privati conoscitori dell'una o dell'altra zona d'Etiopia, il più deferente invito a voler emendare o perfezionare con l'apporto di dati più esatti, questo primo e già valido documento per la conoscenza dell'Impero: e, nella sicurezza che essi vorranno aderire all'invito stesso, esprime loro fin d'ora la propria vivissima riconoscenza.

La struttura del volume testimonia degli intenti che hanno animato la C.T.I. ad approntarlo: offrire al popolo italiano una chiara sinossi geografica, economica, etnografica, turistica dell'A.O.I., dire che cosa è oggi l'A.O.I., come la si raggiunge, come la si percorre, quali vi sussistono le condizioni generali della vita.

Un capitolo preliminare di « Avvertenze e in formazioni generali », indispensabile per chi s rechi nell'Impero: comunicazioni, stagione pi propizia ai viaggi, con qualche esempio di rapid itinerario di visita; equipaggiamento necessario precauzioni igieniche. Poi alberghi, luoghi di ri storo e di rifornimento, spacci di viveri: e tutta la materia regolamentare dei passaporti e lascia passare, delle norme disciplinanti ogni attività economica; porto d'armi e caccia; ora e calendari pesi e misure; dogane, circolazione degli autoveicoli; linguaggi, cartografia, toponomastica.

Nello « Sguardo d'insieme » sono contenute in sintesi, e però distribuite in limpide monografie, le nozioni geografiche, geologiche, climatiche, naturalistiche, storiche, demografiche ed etnografiche, che costituiscono il presupposto generale d'ogni più approfondita conoscenza del paese. I due capitoli « Geografia » e « Geologia » sono dovuti a S. E. Giotto Dainelli, che già anni addietro e precedentemente al conflitto aveva studiato « in loco » le caratteristiche geografiche e morfologiche dell'Eritrea e dell'Etiopia e che ha recentemente guidato nella regione del Tana la missione scientifica inviatavi dal Centro Studi per l'A.O.I. della R. Accademia d'Italia.

Le pagine sul clima, accompagnate da due cartine, sono uno studio originale del prof. Amilcare Fàntoli, Direttore dei Servizi Meteorologici del Ministero dell'A.I.; egli s'è avvalso dei dati raccolti nelle stazioni meteorologiche da lui medesimo stabilite nei centri principali dell'Impero.

Altrettanto dicasi dei cenni climatologici relativi ad Addis Abeba, Asmara, Gondar, Harar, Gimma e Mogadiscio, inseriti negli itinerari corrispondenti. Le notizie sicure e particolareggiate che la Guida offre a questo riguardo sono per riuscire di gradita e positiva informazione a quanti abbiano a recarsi nell'Impero.

Per la flora il prof. A. Fiori, per la fauna il prof. A. Ghigi della R. Università di Bologna, hanno dato la loro preziosa collaborazione.

L'ampio « Cenno storico », relativo alla vicenda del territorio e delle stirpi d'Etiopia, per molta parte ancora avvolta nella oscurità, è dovuto a un insigne studioso, il prof. Carlo Conti Rossini della R. Università di Roma, che ha contribuito in modo essenziale, con le sue ricerche, a far luce sui più incerti periodi della storia abissina. Allo stesso è dovuto il capitolo 9°, « Esplorazioni e studio del paese »; son pagine vive e talora drammatiche, che ci guidano lungo i secoli, ad accompagnare i primi viaggiatori avventuratisi nel favoloso paese del Prete Gianni e delle ariostesche arpie, e i missionari, e gli esploratori, e fino agli ultimi nostri: Massaia, Cecchi, Chiarini, Antinori, Matteucci, Porro, Giulietti, Bottego, Rùspoli: la cui avventura, o il cui sacrificio, ha tracciato le vie della conquista e della civilizzazione.

E storia nostra è quella del conflitto, cioè delle operazioni militari che nel 1935-1936, per volere del Duce e per il deliberato coraggio della intera nazione, ci hanno dato l'Impero. Il Gen. A. Bollati ha scritto le pagine della guida che ricordano le principali fasi della campagna, aggiungendovi un cenno sulla occupazione del territorio, gesta forse non altrettanto nota ma in alcuni casi egualmente gloriosa della avanzata militare conclusasi trionfalmente in Addis Abeba. Musaico di stirpi e di lingue, talune ancor oggi scarsamente conosciute, l'Abissinia offre un complesso panorama etnografico: razze che vi si incontrano e si sovrappongono l'una all'altra, « permixta gentium conluvies »: parlate e dialetti che si toccano, come i distretti d'un paese, in una successione interminata, in una varietà inestinguibile. Il prof. Massimo Colucci ha curato il capitolo relativo, il quale si completa di larghi accenni agli usi, ai costumi, alle religioni.

Ma il tema di più immediato interesse per chi viaggi o risieda in A.O.I., per il pioniere, per il commerciante, per il tecnico, per l'agricoltore, è pur sempre l'economia del paese, il suo possibile sviluppo. Si tratta di valutare il complesso delle « disponibilità » attuali e potenziali costituenti la realtà prima del territorio. Agricoltura, pastorizia, foreste, zootecnia, sono materia di speciali note: e d'un susseguente capitolo, invece, le risorse del sottosuolo, note o in via di accertamento ad opera dell' Ispettorato Minerario del Governo Generale, degli Uffici Minerari dei varî Governi e d'una ventina di Enti e Società.

Sotto il titolo « Commercio e Vie di comunicazione » si forniscono i principali dati sui traf-

L'intrico della boscaglia somala. Immense estensioni della Somalia sono rivestite da una boscaglia prevalentemente costituita da acacie spinose (i botanici ne hanno contate 37 specie), combretacee e salvadoracee, talora non più alte d'un uomo, che formano una densa impenetrabile macchia. Generalmente priva di foglie per l'estrema siccità del clima, la boscaglia, subito dopo la pioggia, si riveste di verde e di fiori aulenti, prorompendo in una rapidissima primavera. (Fot. Cap. A. Labella)

fici dell'Etiopia, dell'Eritrea, della Somalia, viste nella loro immancabile funzione di ausiliarie del l'autarchia italiana, ma altresì di mercati importatori e consumatori dei manufatti nazionali, nonché di zone d'irradiamento del commercio italiano in Africa e in Asia. Le vie di comunicazione realizzate con mirabile rapidità in un biennio di lavoro titanico; le industrie «esistenti»; le iniziative per nuovi impianti, in atto o in progetto e principalmente quelle delle «Compagnie» sorte sotto l'egida della Confederazione Fascista degli Industriali; la struttura dell'ordinamento politico e amministrativo; il piano poliennale di opere pubbliche; l'opera del P.N.F. che viene permeando tutta la vita italiana in A.O.I.: ecco gli argomenti di altrettanti paragrafi o capitoli di questo «Sguardo d'insieme», che la C.T.I. ritiene lettura indispensabile a chi voglia procurarsi una conoscenza dell'Impero italiano in A.O.I. o debba personalmente recarvisi.

La parte itineraria della Guida accoglie il viaggiatore al porto d'imbarco o alla stazione aerea di partenza, fornendogli le informazioni pratiche del caso: formalità, orari, prezzi di passaggio, bagaglio, trasporti, autoveicoli. Il capitolo «Vie d'accesso» illustra analiticamente non soltanto le linee di navigazione e le linee aeree dall'Italia, ma anche i percorsi terrestri lungo la valle del Nilo fino a Mombasa e quelli del Sudan, dell'Uganda e del Chenia, i quali paesi, confinanti con l'A.O.I., avranno a intrattenere con essa rapporti di traffico sempre più regolari ed intensi. Un gruppo di «itinerari aerei», dall'uno all'altro capo dell'Impero, completa questa sezione.

La descrizione del territorio è ripartita in sezioni, sei di numero, corrispondenti ai 5 Governi e al Governatorato di Addis Abeba: ogni sezione è suddivisa in itinerari: 50 in tutto il volume.

La prima sezione è dedicata all'Eritrea. Da Massaua, il maggior porto del Mar Rosso, per ferrovia, strada, funivia, carreggiabile e carovaniera, all'Altopiano eritreo, all'Asmara, città moderna di oltre 100.000 abitanti, al bassopiano occidentale, a Adua e Gondar, al Tembièn, a Dessiè, ad Assab.

La guida illustra con rapida efficacia i luoghi del sacrificio e del valore, i principali fatti d'arme delle precedenti e dell'ultima campagna di guerra: Dogali, l'Amba Alagi, Macallè, Adua, Passo Uarieu, l'Amba Aradam, Mai Ceu: così come, nell'altro settore, Neghelli, Gianagobò, Birgot e Gunu-Gadu.

All'Eritrea segue l'Amara, la cui descrizione comprende 7 itinerari principali che traversano regioni poco note, ricche di grandiosi spettacoli naturali, come lo scenario dei Monti Ciocchè e il cañon dell'Abbài o Nilo Azzurro. Quasi al centro di questa regione di rilievi impervii e di irruenti corsi di acqua è Gondar, vegliata dai cosiddetti castelli portoghesi tra le macchie dei giganteschi ginepri. Più a Sud il bacino del lago Tana, cui sono rivolte, in ragione della sua feracità, le indagini e le speciali attenzioni del Governo Gene-

Strada della Vittoria. La discesa dal Passo Agumbertà nella conca del Lago Ascianghi è uno dei tratti più belli della grande arteria Asmara-Dessiè-Addis Abeba, itinerario tutto di vivissimo interesse turistico. (Fot. Marcellini)

L'A. O. I. è assai ricca di acque termali e minerali, spesso frequentate dagli indigeni per le loro virtù curative. Ecco una sorgente termale presso Dalle, ripulita e sistemata dagli Italiani. L'acqua sgorga a circa 80° C sulla destra del limpido Ghidabò, affluente del Lago Margherita, in una forra pittoresca, folta di vegetazione tropicale. (Fot. G. Vota)

rale e delle missioni scientifiche ed agrologiche inviatevi dal Governo Fascista.

Più a sud ancora il Goggiàm, circoscritto dalla grande ansa del Nilo Azzurro, solcato da profonde incisioni vallive, e per buona parte ancora impraticato dai traffici.

All'illustrazione dello Harar, che, anche per la sua vicinanza al mare, è il territorio, forse, più suscettivo di una immediata penetrazione e valorizzazione economica, precedono alcuni accenni descrittivi su Gibuti e la Somalia Francese, Bérbera e la Somalia Britannica: territori finitimi ad un impero in costruzione e chiamati a beneficiare del suo sviluppo.

Addis Abeba, il «nuovo fiore», ancora quasi barbarica nelle sparse costruzioni dalle pareti di «cicca», dalle coperture di lamiera zincata, ma già pervasa dalla febbre sistematrice degli Italiani che vi abitano oramai a migliaia, è descritta al centro del volume. Chi fra qualche anno leggerà queste pagine, sarà tentato di accusare di pessimismo lo scrupoloso redattore: ma vorrà dare atto che, nelle sue registrazioni, il destino di Addis Abeba è stato presentito con la certezza della sua funzione di capitale.

Nel Galla e Sidama ci inoltrano 9 itinerari, che sono tra i meno noti e i più interessanti del «paese tenebroso». Basti ricordare l'Uòllega e il Beni Sciangùl con le loro possibilità minerarie appena saggiate, il Gimma, l'Ennaria, il Caffa, l'Ilù Babòr, l'Uolamo, il Sidamo, con le loro foreste, la prodigiosa fertilità, i grandi laghi intorno a cui sono immense riserve di caccia grossa.

Alla Somalia Italiana, ingrandita, dopo la vittoria, di 200.000 kmq. di territorio, cioè dell'Ogadèn e della media valle dell'Uebi Scebeli, delle basse valli dell'Uebi Gestro, del Ganale Doria, del Daua Parma, è dedicata l'ultima sezione della parte itineraria: oltre 50 pagine. Vi si descrivono tra l'altro le saline di Dante, le maggiori del continente africano, e i maggiori esempi di colonizzazione industriale dell'Italia al villaggio Duca degli Abruzzi, lungo il Giuba e nel comprensorio di Genale.

Il corredo cartografico, quasi tutto inedito, comprende 16 piante d'abitati, 4 piante di edifici o schizzi e 15 cartine, fra le quali una carta dell'Impero a sei colori, disegnata appositamente per modo da dar risalto alla rete stradale.

La C.T.I. si augura che questi accenni, se pure sommari e necessariamente incompleti, possano chiarire ai Soci ed al pubblico quale somma di lavoro sia stata dedicata alla preparazione della Guida, quali difficoltà si siano superate, e quale obbiettivo risultato si sia potuto raggiungere. Come ogni organismo che adempia le fasi del suo sviluppo, anche l'Impero dell'Africa Orientale Italiana conoscerà le meravigliose trasformazioni. La Guida che ne rispecchia l'attuale stato dovrà venir ripresa, modificata con gli anni, arricchita di dati nuovi, o più certi. Nuove pagine per nuove conquiste, a mano a mano che il tenace tempo potrà permettere al lavoro italiano tenacissimo di ricreare l'immenso paese.

CITTÀ ITALIANE CHE ATTENDONO IL DUCE

TORINO, OGGI

PIAZZA CASTELLO COL MONUMENTO AL CAVALIERE (SCULT. CANONICA) E NELLO SFONDO LA TORRE LITTORIA. *(Fot. Bricarelli)*

Quando, con l'armistizio, quei combattenti ch'erano partiti ragazzi in grigio-verde tornarono fatti uomini dalla guerra sulle due sponde del loro bel fiume, rividero Torino come dieci anni prima, con cuore un po' malato d'ironia, l'aveva vista il poeta della modestia borghese ottocentesca. Da Palazzo Madama al Valentino la rividero «*come una stampa antica bavarese*»; e quasi per rammarico di cose fin allora non godute ripeterono con lo stanco poeta: «*È questa l'ora vera di Torino*».

Inverno di tenerezza indicibile, che chi non l'ha provata non sa immaginare. Nel dolce invito – dopo tanto patire – delle case riaperte, dei viali spogli da ripercorrere a braccio delle donne, del lavoro ripreso come un gioco nuovo da baloccarsene con saporosa leggerezza, i più credettero di ritrovar se stessi, la loro città, il loro mondo d'adolescenti. Qualcuno, per suggestione letteraria, ma forse più per un bisogno d'intimità sentimentale, ripensò a Massimo d'Azeglio ed al Risorgimento; e con pagine scritte rinacque l'amore per le storie locali, e quello forse un po' femmineo per i casi, i bozzetti, i profili cittadini. Qualche altro, non senza un fatuo orgoglio d'uomo finito a venticinque anni, volle dichiarare – lui che aveva

vissuto la Bainsizza, Caporetto, Vittorio Veneto – d'esser nato troppo tardi. Fu l'enorme equivoco d'una gran parte della borghesia, a scontare il quale occorsero poi altri quattro anni di confusione e di lotte: dall'armistizio alla Marcia su Roma.

Ma l'equivoco era scusabile. La città, più d'ogni altra d'Italia, lo favoriva. Torino, già centro spirituale italiano dal '21 al '64, chiudeva da allora nella sua stessa fisionomia esteriore il senso conservatore: un senso, anzi, di cui aveva fatto, dopo esser stata all'avanguardia dell'azione politica e guerriera, la sua fierezza e la sua resistenza. Alle linee architettoniche corrispondevano linee morali; e la natura intorno, col monte, il fiume, la collina, e di lontano la gran cupola alta sopra Superga, completava il quadro. Una topografia, un'urbanistica quant'altre mai sentimentali. Torino restava quale l'avevan pensata e tracciata, dal Guarini al Juvarra, dai due Castellamonte a Benedetto Alfieri, i suoi bravi architetti in obbedienza a duchi, a principi, a re, anche indicando il cammino ai loro successori: e di questa continuità s'inorgogliva. Cadevano vecchie case, s'aprivano nuove strade, si risanavano interi quartieri. Il corpo cresceva, l'abito mutava, ma lo spirito si evolveva più lento. *Bògianen*: e il torinese era fiero della parola che lo qualificava. Bonario, ne sorrideva come di una piccola debolezza lusingata, mentre fra il 1904 e il 1907 ventitrè

PARTICOLARE DEL GRAN FREGIO DEL MONUMENTO AL CARABINIERE, NEL QUALE LO SCULTORE SENATORE EDOARDO RUBINO HA DEGNAMENTE CELEBRATO LE GLORIE DELL'ARMA BENEMERITA.

(Fot. Riccarelli)

SOTTO I PORTICI DI VIA ROMA È IN OGNI ORA DEL GIORNO IL PIÙ ANIMATO PASSEGGIO CITTADINO.
(Fot. Bricarelli)

fabbriche d'automobili davano
sua città il primato del vivere
loce. Ma poi, a contatto col milan
o col napoletano, si trincerava
ciuto nel silenzio, pago d'una
magine che lo compensava dell
suberanza o dell'arguzia che sent
mancargli: la maschera del suo sa
Gianduja ridarello, specchio
solido buon senso piemontese. «
l'è questiôn d'nen piessla... ».

Città di grandi imprese ind
striali, di grandi masse opera
di grandi magazzini di mode. Cit
aperta a tutte le iniziative (se pu
con un po' di diffidenza), come
sue strade diritte sono aperte
venti della Val di Susa. Torin
della Fiat, Torino della Snia, senz
dubbio. Ma, anche dopo la guerr
i portici di via Po restavano pu
sempre il più bel passeggio de
mondo, ed il miglior ritrovo de
mondo era pur sempre quel tratt
d'altri portici in Piazza Castello fr
Bass e Baratti e Milano. I nobili
i *viveurs* vi prevalevano ancora,
tuttavia i limiti di quell'eden eran
varcati dagli studenti, dal giovan
impiegato cui la promozione recent
concedeva un margine d'eleganza
dal giovane professore che avend
nel cassetto un « copione » già adoc
chiava un suo « pubblico », dalla mo
glie ambiziosetta del professionist
(e vestiva benino la signora...

LA VIA ROMA NUOVA NEL SUO PRIMO TRATTO È STILISTICAMENTE INTONATA AL BAROCCO PIEMONTESE.
(Fot. Bricarelli)

LA VIA ROMA NUOVA NEL SUO SECONDO TRATTO SI PRESENTA IN TUTTA LA SEVERA IMPONENZA DI GRANDE ARTERIA DI CITTÀ MODERNA.

(Fot. Bricarelli)

che l'amica più ricca trascinava a prendere il vermut delle undici e mezzo, in piedi, con due « bignole » e un pasticcino caldo.

Quella specie di *Liston* torinese resisteva tenacemente, naturale metamorfosi dell'antico caffè degli Illuminati, del più recente caffè dei congiurati e dei patrioti. Il « *qu'est-ce qu'on dit au Café Fiorio*? » del Re Galantuomo a Cavour s'era semplicemente trasformato (democratizzandosi) nel « *l'ho sentito dire da Baratti* »; e mentre l'immenso corpo tutto scheletro e muscoli della Fiat Lingotto anticipava il razionalismo architettonico, le specchiere e le *consoles* settecentesche, al di là dei bronzi dorati dell'Impero e dei candelieri Luigi Filippo e delle estreme filiazioni del preraffaellismo inglese, proiettavano le loro sagome sui due primi decenni del secolo cubista e macchinistico. Tanto aveva potuto lo stile dei Sabaudi, delle Madame Reali, del clero guardingo, dei diplomatici di razza, delle generazioni guerriere ed universitarie, ed il conservatorismo piccolo-borghese. Spettava a quelli delle trincee concepire e maturare una vita diversa e nuova. Essi dovevan tornare in grigioverde per indossare la camicia nera. Allora, e non prima, se ne sarebbero visti gli effetti.

Così il reduce, sulla fine di quel 1918, poteva ritrovare la sua Torino gozzaniana, la cui nostalgia, nelle ore più nere del Carso e degli Altipiani, s'era fatta talora acuta fino allo spasimo: quella che per lui, e nella sua illusione, restava la Torino più vera e più amata. Qualcuno ria-

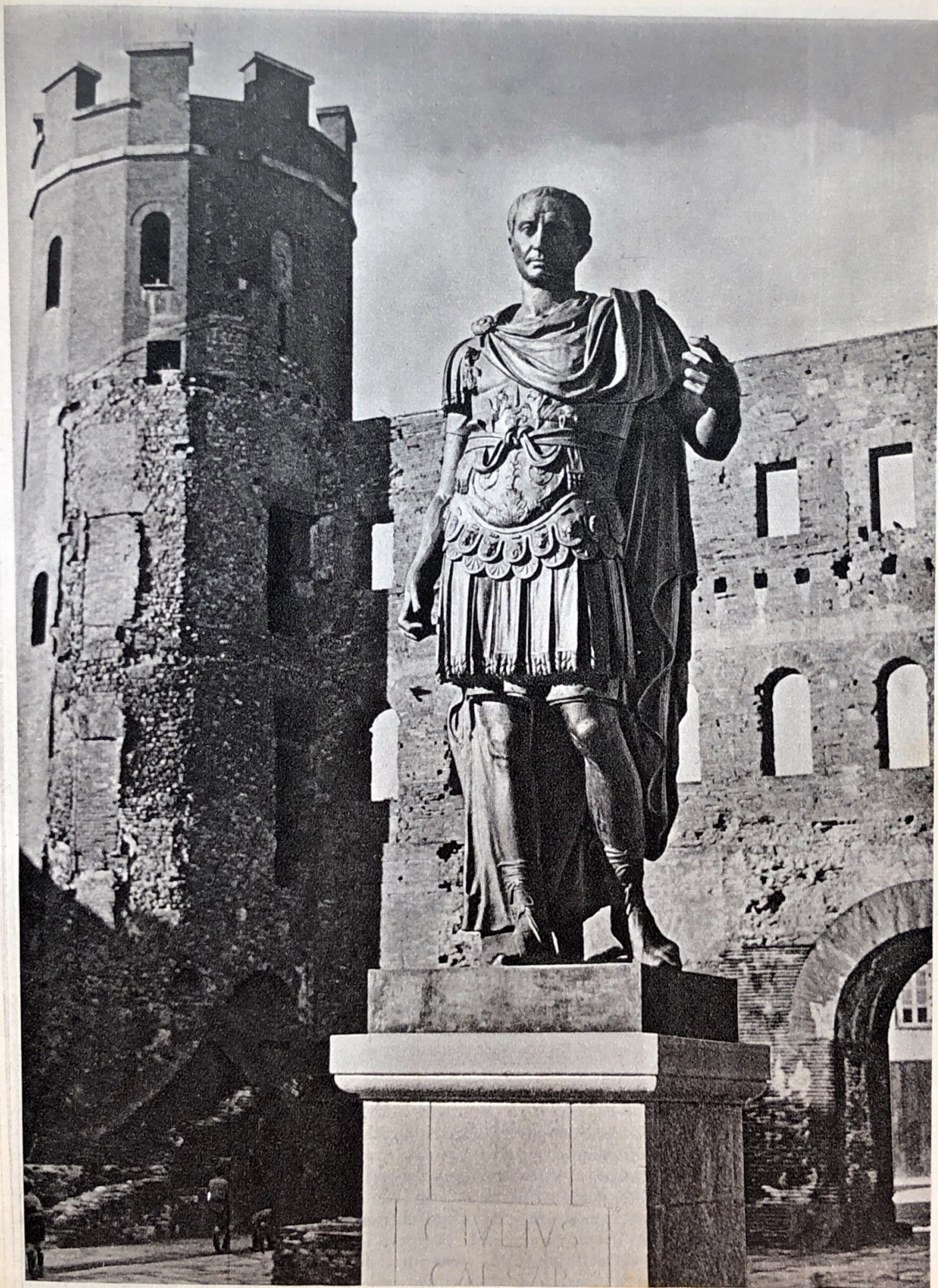
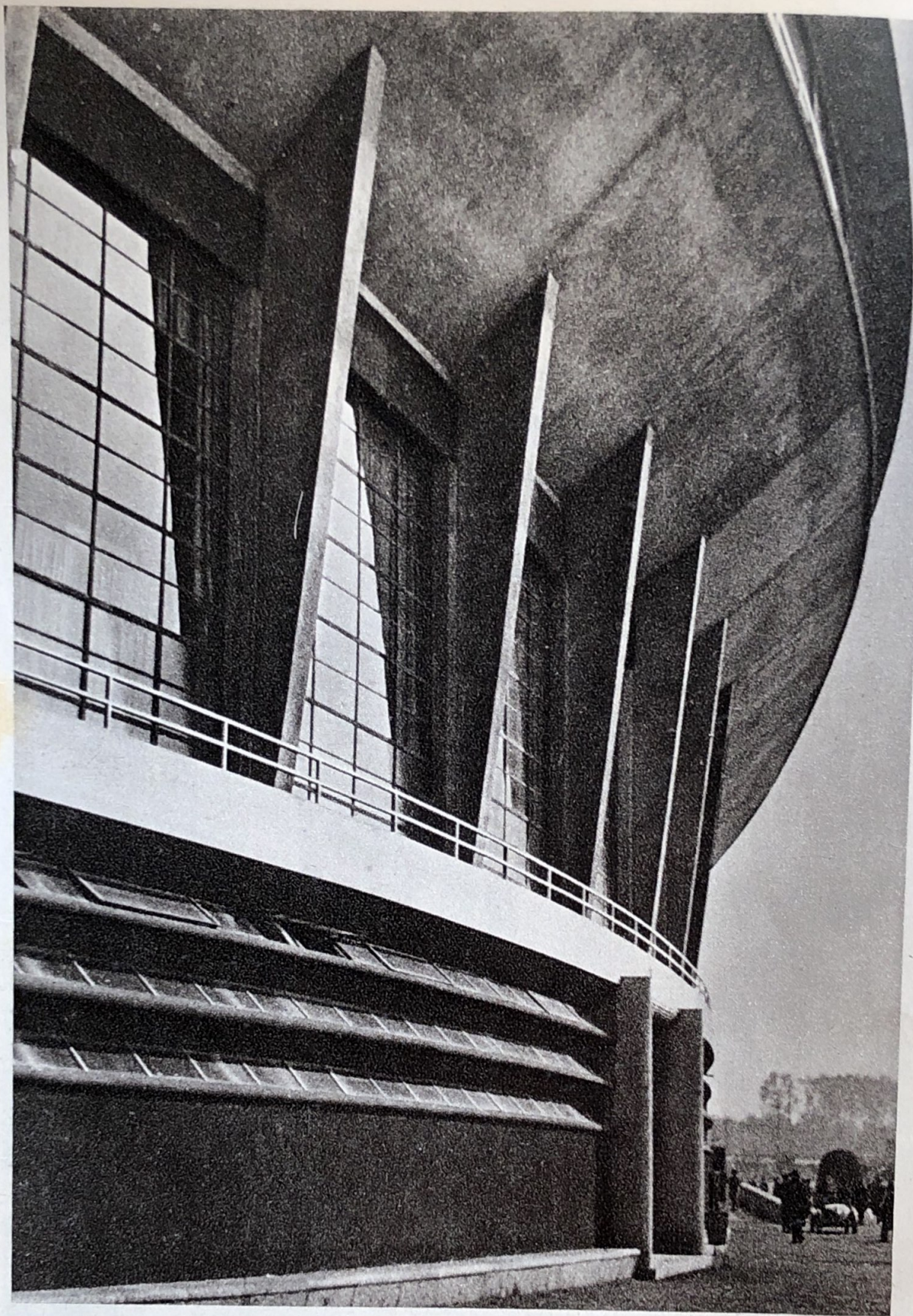
IL PALAZZO DEI SERVIZI CIVICI D'IGIENE DALLE LINEE SOBRIAMENTE MODERNE.

(Fot. Bricarelli)

priva il libro dei *Colloqui* e rileggeva: « *la metà di me stesso in te rimane – e mi ritrovo ad ogni mio ritorno* ». Sì, nei vent'anni precedenti la popolazione s'era raddoppiata, il reddito accertato s'era quasi decuplicato, ai molti opifici altri numerosi s'erano aggiunti e le strade s'irradiavano in cento direzioni verso la campagna. Ma era veramente importante tutto questo? Tanto poteva la forza d'un sentimento che dire Torino era rivedere quell'angolo di Palazzo Madama che sul finir d'aprile s'infoca tutto nel tramonto mentre le rondini tagliano il cielo coi loro voli neri; era rigodere l'ansa del Po, dorata nell'autunno come in un quadro di Turner, la cupola della Gran Madre di Dio, la pietra grigia di Piazza S. Giovanni. Il resto, le nuove fabbriche, i nuovi quartieri, le nuove vie periferiche, stava fuori dal sogno.

Ma riducendo così la città ad un suo nucleo soltanto sentimentale, egli lasciava anche prevalere una visione unica: quella d'una Torino sul cui schema sei-settecentesco l'Ottocento ed il primo Novecento erano cresciuti mantenendo al costume torinese un riserbo e un'etichetta d'epoche aristocratiche. Venivano a contrapporsi, dunque, quanto poteva sussistere dell'idea della Corte (d'una Corte che aveva però lasciato il trono vuoto) ed il rigoglio d'una industria in pieno sviluppo, di una borghesia attiva e intelligente, spronata da bisogni di ricchezza, di modernità, di rapidità, e di una massa operaia tenacemente lavoratrice. Su questo dissidio aveva vissuto ed agito la Torino dell'impresa libica (e da Torino n'era scoccata la favilla), dell'esposizione del 1911, dell'immediato dopoguerra (nonostante la guerra, i tanti morti e la Vittoria). Era questa la forma di un'antitesi nei cui meandri facile gioco poteva allora avere una poesia decadente. E Piazza Castello e Borgo S. Paolo quasi parevano poli opposti.

Saldare il popolo alla borghesia (azione che soltanto il corporativismo sarebbe riuscito a compiere in un concetto superiore dello Stato), alleare le capacità del lavoro con l'intelligenza delle iniziative, era il compito indispensabile alla grande città industriale perché potesse assumere il suo volto nuovo, perché Mussolini potesse affermare: « Torino è la nuova capitale del lavoro ».

Ma conciliare in un patto proficuo tutte le forze attive non era possibile finché fra periferia e centro perdurasse quell'antagonismo che, ab-

LÀ DOVE ERANO UN TEMPO VIUZZE EQUIVOCHE E ABITAZIONI MALSANE, VIGILA ORA SEVERA LA STATUA DI GIULIO CESARE SULLO SFONDO DELLA PORTA PALATINA RESTAURATA. *(Fot. Bricarelli)*

LO STADIO MU... LA GRANDE V... DELLE SALE DOV... ORDINATO IL ... DELL'AUTOM...

(Fot. Bricar...

bassando l'idea del lavoro, poteva apparire a qualcuno il preludio d'una rivoluzione. Ben altra la Rivoluzione cui Torino era chiamata a contribuire col sangue di tante giovinezze, di combattenti e di adolescenti, di quanti avevano assistito all'epopea del Piave, e di quanti anelavano di foggiare un'altra epopea. Una Rivoluzione da compiersi in nome dell'ordine e del lavoro, dei rinnovati concetti di Patria, di Nazione, di Stato.

Mossa dal gigantesco ingranaggio della nuova disciplina, ecco allora Torino esigere un posto all'avanguardia della vita nazionale, ed eliminarsi ogni antitesi fra un nucleo erede d'un costu... aristocratico e la corona, ai margini, delle mol... plicate industrie. Stretta da una volontà unica c... va dai capi della sua amministrazione e dai g... rarchi della sua Federazione fino al più umi... operaio sindacato ed alla più umile Camicia Ner... Torino s'inserisce nel grandioso sforzo mussol... niano. È la Torino d'oggi, ardita, precisa, pru... dente, onesta, generosa, che col succedersi im... ponente delle opere, col progredire velocissim... delle idee, con l'esempio proposto a tutta Itali... nei rinnovamenti urbanistici e nella attività assi... stenziale, insomma con la fede e l'entusiasmo

IL GRANDIOSO MONUMENTO AL DUCA D'AOSTA NELLA SISTEMATA PIAZZA CASTELLO, DI FRONTE A VIA PO.

(Fot. Bricarelli)

che san precorrere gli stessi comandi, ha sfatato la parola *bôgianen*.

Tutto ciò, allora, che in Torino si crea, si pensa, si produce, si commercia dall'ottobre 1922 all'ottobre 1932, quando nel Decennale del Regime i torinesi rivedono e riacclamano il Duce, e da quella data a quest'altro ottobre, in cui nuovamente prorompe la passione del popolo piemontese per il suo Capo, è un corollario della nuova etica italiana che ha fuso la Torino degli eroi del Monte Nero con la Torino della Marcia su Roma.

Anzitutto la resistenza. Il saper fronteggiare (antica virtù piemontese, da Emanuele Filiberto a Vittorio Amedeo II) eventi, pericoli, anche disastri. Alla crisi economica l'economia torinese reagisce in modo sorprendente; iniziative e lavoro non s'accasciano, ma paiono vivificati, tanto che Torino esercita una singolare attrazione sull'immigrazione, senza confronti nella Penisola. La città diventa un crogiuolo d'idee oltre che d'opere. Nel '28, l'esposizione in cui i giovani architetti, con la bianca città sorta nel verde del Valentino, dicono la loro prima parola, è uno stupendo successo anche finanziario; è forse la prima grande esposizione fascista, contemporanea a quella di Roma; è davvero l'esposizione della giovinezza.

IL NUOVO PALAZ DELLA MODA AL VA LENTINO SPICCA BIAN CHISSIMO NEL VERDE DEL PARCO ED APPARE AL VISITATORE COME UN ORGANISMO GIO VANE, DEGNO DEL SUO COMPITO AUTARCHICO

(Fot. Bricarelli)

Da allora si verifica un crescendo meraviglioso e continuo. Il decennio '28-'38 rimarrà memorabile nella storia civica torinese. Già la città, col «Teatro di Torino», con le risorte società culturali e concertistiche, ha polarizzato per alcuni anni l'attenzione e l'interesse artistico di tutta Italia, con echi robusti anche all'estero, e conviene onestamente riconoscere che il rinnovamento della messinscena italiana, che le esigenze sempre più giustamente acute del pubblico per la raffinatezza dello spettacolo, muovono proprio da quel palcoscenico di via Verdi, oggi sede d'una delle più importanti stazioni dell'Eiar; e non bisogna dimenticare che questo ente oggi poderoso, questo magnifico, delicatissimo strumento di propaganda culturale e politica, di godimento artistico spesso squisito, questa impresa che ogni giorno ingigantisce tanto che quasi non se ne possono prevedere gli sviluppi e che è ormai parte indispensabile della vita moderna, è proprio a Torino che nasce e fa le prime prove, e trionfa di enormi difficoltà. Parallelamente all'incremento radiofonico, in quegli anni il giornalismo torinese si schiera, per una più perfetta tecnica e per agilità di spiriti, all'avanguardia, e suscita nel giornalismo italiano una nuova gara di prontezza informativa e di abilità di impaginazione.

NEL CORTILE DEL NUOVO PALAZZO DELLA MODA AL VALENTINO UN ESILE, AGGRAZIATO PONTE RECA UNA NOTA TRADIZIONALE NELLA SCHIETTA, ARDITA MODERNITÀ DELLA CIRCOSTANTE ARCHITETTURA.

(Fot. Bricarelli)

Questo per ciò che tocca la cultura popolare nel senso più vasto ed appariscente; ma si lavora intanto, pur nello stesso campo, in settori meno vistosi ma ugualmente utili: e basterebbe citare le dozzine di scuole (elementari e medie) o costruite *ex novo* o rinnovate od ampliate o sistemate razionalmente, e la nuova Biblioteca Civica. Sorge intanto la sede dell'Opera Nazionale Balilla, esemplare come la maggior parte dei Dopolavoro torinesi e dei varî Gruppi e Circoli rionali; e poiché siamo nell'àmbito dell'attività costruttiva della Federazione occorre ricordare, oltre il moltiplicarsi delle colonie climatiche per l'assistenza ai figli del popolo, il recentissimo concorso che darà in breve a Torino una nuova Casa Littoria di eccezionale vastità ed imponenza, con una piazza adeguata alle più grandi adunate.

Sarebbe assurdo in breve spazio e per semplici accenni pretendere di illustrare la gigantesca massa di lavori d'utilità pubblica, di risanamento e d'abbellimento cittadino compiuti durante le successive amministrazioni podestarili in sedici anni di Regime fascista; e addentrarsi in statistiche le quali segnano centinaia di nuove strade aperte e sistemate, o milioni di metri quadrati di nuove pavimentazioni, o le cifre formidabili riguardanti case economiche, impianti d'acquedotti, l'aumento di produzione di energia elettrica, l'istituzione di

LA GRANDIOSA E MODERNISSIMA « COLONIA 3 GENNAIO » DELLA FEDERAZIONE FASCISTA TORINESE, SULLA COLLINA DI FRONTE AL VALENTINO. DALLE GRANDI TERRAZZE SI OFFRE AI FIGLI DEI LAVORATORI TORINESI LO STUPENDO PANORAMA DELL'INTERA CITTÀ. (*Fot. Bricarelli*)

mercati rionali e la costruzione di un immenso mercato all'ingrosso per frutta e verdura, le decuplicate canalizzazioni e fognature, le diecine di chilometri di nuove linee tranviarie, lo sviluppo dell'assistenza igienica e sanitaria. Non si riassume in poche righe ciò ch'è la « cronaca cittadina » d'oltre tre quinquenni, quando questa cronaca rispecchia tanta intelligenza, assiduità, onestà, larghezza economica nel civico governo.

Importa piuttosto indicare al lettore come il mutato volto urbanistico, edilizio, ornamentale, insomma architettonico, di Torino altro non sia oggi che il perfetto organismo – diciamo così *fisico* – adeguato a una rispondente struttura intellettuale e morale. Corpo ed anima, cioè, senza alcuna soluzione di continuità: un blocco compatto in cui lo spirito si fa materia; e questa compattezza è esemplare, pure in un'Italia ch'è esempio al mondo. Né si poteva giungere, come s'è detto prima, a questa concretezza viva e operante senza la concordanza assoluta di tutte le energie, di tutte le attività: senza – soprattutto – la fede, che è la gran virtù che Mussolini ha saputo restituire agli Italiani della Rivoluzione. Pei problemi parziali, risolti brillantemente con acuta intuizione delle necessità più urgenti, con quel senso di misura, di proporzione fra mezzi e risultati ch'è tipico dell'indole piemontese, ci si può accontentare di applaudire: che so? la sistemazione ospedaliera cittadina con la costruzione del grande ospedale delle Molinette; il definitivo restauro e ripristino di Palazzo Madama, la storica ròcca ch'è il vero cuore torinese, già porta e baluardo romano, quindi maniero dei Savoia-Acaja, poi splendida reggia ducale dal giorno in cui Filippo Juvarra gettava sul rude castello il suo mirabile « *vel di marmi bianchi* »; la costruzione dell'Ossario dei Caduti; la creazione dei nuovi giardini che accrescono quel tesoro di verzure fiorite, di fitte alberature lungo i viali ch'è uno dei vanti e dei primati torinesi; la perfezionata illuminazione notturna che fa di Torino (a detta anche degli stranieri) una delle città meglio illuminate d'Europa; e – nel campo dell'abbellimento cittadino – il grandioso monumento d'Edoardo Rubino dedicato, nell'ex Giardino Reale, alle glorie dell'Arma dei Carabinieri.

Ma si pensi a problemi addirittura paurosi, affrontati e risolti con coraggio temerario, come quello della demolizione e della ricostruzione dell'intera via Roma. In tutta Italia, è questa la più grandiosa e totalitaria impresa urbanistica condotta a termine dal Regime. Anni ed anni di lavoro con un impiego spettacoloso di mano d'opera che assorbì gran parte della disoccupazione cittadina, centinaia di milioni di lire fluiti nell'immane cantiere, appassionate polemiche architettoniche: ed ecco ora, per il percorso trionfale del Duce in quest'ottobre, la più nuova e sontuosa via italiana stendersi da Porta Nuova a Piazza Castello, arieggiante al barocco torinese nel tratto di levante, improntata a spiriti moderni nel tronco di ponente. Là dove un solco ristretto e malsano segnava la più importante arteria cittadina, oggi

è tutto uno scintillare di marmi e di cristalli, è un'aerata ampiezza di percorsi; e il nuovo grande albergo vi torreggia come un grattacielo, e negozi sontuosi animano il commercio, e vie sussidiarie facilitano i transiti. Logicamente il rinnovamento di via Roma portava alla sistemazione integrale di Piazza Castello, ora liberata da superflui binari tranviari, magnificamente pavimentata, col monumento al *Cavaliere* di Pietro Canonica trasportato verso via Accademia delle Scienze, ed il nuovissimo monumento al *Duca d'Aosta*, del defunto Eugenio Baroni, grandiosamente sistemato sul tergo di Palazzo Madama, di fronte a via Po.

Dieci anni, da quell'esposizione del Valentino ch'era già un compendio della nuova attività di Torino ed insieme un preludio a più vaste iniziative. È nel decennio che s'iniziava con l'erezione sul Colle della Maddalena del gigantesco Faro della Vittoria, opera del Rubino donata alla città da Giovanni Agnelli, ecco sorgere all'inizio di corso Stupinigi l'immenso Stadio Mussolini, costruzione di schietta e possente modernità, capace d'accogliere folle sterminate; ecco creato a novanta chilometri da Torino (e conviene considerarlo come impresa torinese, perchè ideato dal senatore Agnelli) quel centro sportivo invernale senza riscontro in Italia ch'è l'insieme degli alberghi, delle strade, delle funivie, dei servizi del Sestriere. Ma il ritmo delle idee e delle realizzazioni si fa sempre più rapido ed intenso. La costituzione dell'Ente Nazionale della Moda convoglia verso Torino tutta la complessa attività industriale che vive e prospera per questo mercato. Quando ancora l'imperativo autarchico non era perentoriamente proclamato, a Torino si combatteva la prima battaglia, integralmente e razionalmente condotta, per liberarci da un'assurda soggezione straniera: nasceva finalmente a Torino la «Moda Italiana». Nè basta. Sempre più vivi s'affermavano coscienza ed orgoglio romano nel l'antica città d'Augusto, la *Augusta Taurinorum* del Primo Impero; e con restauri sapienti, con demolizioni, con isolamenti oculati si dava il maggior decoro alla zona romana cittadina, sì che oggi la rossa Porta Palatina erge libera le sue torri robuste, e là dove prima eran quartieri miseri ed equivoci vigilano severe le statue dei Cesari.

Un nuovo clima spirituale, insomma, oltre che il volto nuovo della città. È naturale è allora un risveglio d'interesse per la cultura torinese e piemontese. Si allestiscono, l'anno scorso, la Mostra del Barocco Piemontese, quest'anno quella del Gotico e del Rinascimento in Piemonte (mostre di cui abbiamo ampiamente parlato su queste pagine), e si sfata la leggenda di un'arte piemontese cenerentola dell'arte italiana. Il delizioso Teatro Carignano è completamente rinnovato e diviene uno dei più eleganti teatri italiani; un incendio distrugge il Teatro Regio, ma già è elaborato il progetto di ricostruzione che in un biennio restituirà alla città il suo massimo palcoscenico.

Sedici anni, dalla Marcia su Roma a questa terza visita torinese del Duce: e Torino è spiritualmente, urbanisticamente, architettonicamente ed esteticamente trasformata. Fra il Colle di S. Vito e la Val Salice, nella corona delle leggiadre ville settecentesche già soggiorno estivo dell'antica aristocrazia torinese, domina dalla collina la stupenda «Colonia 3 Gennaio». È la casa dei figli del popolo, è l'orgoglio di Torino generosa e benefica e della sua Federazione. Migliaia di bimbi in ogni stagione dell'anno vi s'avvicendano, vi irrobustiscono i corpi gracili, si svagano e giocano per prati magnifici e declivi ridenti, sono ospitati in ambienti lieti, sereni ed ariosi, sono nutriti, accuditi, curati ed educati. Sotto, la città stende il fitto incrocio delle sue mille e mille strade regolari, dai limiti, a destra, degli stabilimenti della Venaria, a quelli, a sinistra, delle fabbriche della Fiat, la quale sta per abbandonare l'antica sede del Lingotto per i nuovi edifici della zona di Stupinigi, altra impresa di edilizia industriale che trasformerà urbanisticamente tutta una zona periferica torinese; in faccia la gran cerchia delle Alpi chiude la pianura solcata dal Po. È uno spettacolo incomparabile offerto ad ogni ora a questi bambini. Ma il significato della «3 Gennaio» supera forse anche la stessa realtà mirabile. In questa impresa così altamente umana è fatto azione il motto del Duce «Andare verso il popolo», è annullata ogni antica incomprensione fra centro e periferia. Su quest'altura, con la gratitudine di mille e mille lavoratori, si specchia il volto vero di Torino: un volto che esprime coraggio, volontà, intelligenza, fede, dedizione.

MARZIANO BERNARDI

IL CONTE GABRIO CASATI, PODESTÀ DI MILANO, PRESENTA LE CHIAVI DELLA CITTÀ ALL'IMPERATORE. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

IRONIE DELLA STORIA

IL VIAGGIO TRIONFALE DI FERDINANDO I DIECI ANNI AVANTI IL '48

Il 16 agosto del 1838 si pubblica nel Regno Lombardo-Veneto la risoluzione imperiale annunziante che l'imperatore Ferdinando I, succeduto a Francesco I nel marzo del 1835, verrà a Milano, nel settembre, a cingere la Corona di Ferro, e il giorno 22 il Vicerè, arciduca Ranieri, sulla vetta della strada dello Stelvio, a 2814 metri sul mare, riceve solennemente, in un padiglione appositamente costruito, l'imperatore e l'imperatrice Maria Anna Carolina di Savoia. La *Gazzetta Privilegiata* di Milano, di cui è «estensore» il famigerato Angelo Lambertini, annunzia il giorno 24 di aver ricevuto «per mezzo straordinario» la «consolante notizia» che le L.L. M.M. I.I. R.R. sono giunte il 22 ai Bagni di Bormio in buono stato di salute, ad onta della continua forte pioggia. L'accenno alla salute non era fuor di luogo se si pensa che Ferdinando era una specie di bamboccione debole, malato, epilettico: povero corpo con poverissima intelligenza. L'indomani il cielo si rasserena e il viaggio può meglio proseguire per Grosio (ove giunge alle orecchie imperiali e reali un concerto di campane fuse espressamente per ordine del Comune di Ardenno), Tirano, che sfoggia una fontana costruita per fissare nel tempo il ricordo del fausto passaggio, e Sondrio dove si ammira il monumento della riconoscenza eretto presso le nuove arginature del Mallero. Sosta al palazzo della Delegazione Provinciale per ripartire il giorno 24 alla volta di Colico e Varenna. Dopo il pranzo, rallegrato dalle «sinfonie» della banda musicale di Bellano, la coppia imperiale sale sul battello a vapore, addobbato e imbandierato di gala, che deve portarla a Bellagio, a villa Melzi, con gran seguito di arciduchi e di arciduchesse, fra cui Maria Luisa, duchessa di Parma: l'immemore vedova di Napoleone che si è già consolata con l'orbo conte di Neipperg e, morto lui, col piccolo e tondo visconte di Bombelles, senza contare le distrazioni erotico-musicali coi tenori Gilberto Duprez e Giulio Francesco Lecomte, il quale ultimo, da

L'IMPERATORE FERDINANDO I E L'IMPERATRICE MARIA ANNA CAROLINA PIA DI SAVOIA *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

buon cavaliere francese, annunzia un bel giorno al suo editore parigino (il tenore è anche romanziere!) di essere . . . « succeduto a Napoleone » dopo una cena con Maria Luisa durata tutta la notte.

A sera, tutto il bacino di Bellagio è una fantasmagoria di luci. Barche illuminate e addobbate solcano il lago in tutti i sensi nella cornice fiammeggiante dei giardini Melzi, Poldi, Serbelloni, Trotti, Venini, Ciceri e, sulla opposta riva della Tremezzina, della villa Sommariva, che offrirà, il giorno dopo, agli sguardi imperiali e arciducali i suoi tesori del Canova, dell'Hayez, del Migliara. Dopo di che, scrive il lirico informatore della *Gazzetta* milanese, « le L.L. M.M. degnaronsi radere con un battello a vapore le sponde del lago, fissando i loro sguardi sull'Isola Comasina, sulla Pliniana e su quanto costituisce la celebrata amenità del lago, mentre un infinito numero di

ARCO TRIONFALE ERETTO ALLE PORTE DI PAVIA. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

GL'IMPERIALI, PROVENIENTI DA MONZA, SOSTANO NEL PADIGLIONE ERETTO AL RONDÒ DI LORETO. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

barche addobbate a festa recano le circostanti popolazioni intorno al fortunato naviglio che raccoglieva in sé l'amore e la delizia di tanti popoli ». In una di queste barche « la rinomata cantatrice Giuditta Pasta salutò con armoniosi accenti gli augustissimi viaggiatori ». Armoniosi ma non altrettanto spontanei dovettero essere gli « accenti » della Pasta, che abitava nella sua villa della Roda in quel di Blevio. Si narra, infatti, in *Giuditta Pasta e i suoi tempi* – memorie e lettere raccolte a cura di Maria Ferranti-Giulini, nipote della celebre cantante di Saronno – che solo per le pressanti, reiterate insistenze del marito e degli amici i quali « le pronosticavano vendetta e sventura temendo per la famiglia gli effetti dell'ira sovrana », la Pasta, che pure aveva il titolo di Prima Cantante di Camera di S. M. I. R., s'indusse a recedere dal già opposto rifiuto al Governatore che l'invitava a partecipare ad un concerto a Mirabello, nella villa di Monza, alla presenza di Ferdinando I e di Maria Carolina. La Pasta, scrive la Ferranti, « dovette cedere, allegare a scusa del suo rifiuto la recente convalescenza e, ben riluttante, contribuire allo splendore dell'esecrato concerto ». Se ne vendicò dieci anni dopo salendo alla vetta di Brunate per sventolarvi la prima bandiera tricolore « facendo echeggiare nelle volte del cielo la sua angelica voce ».

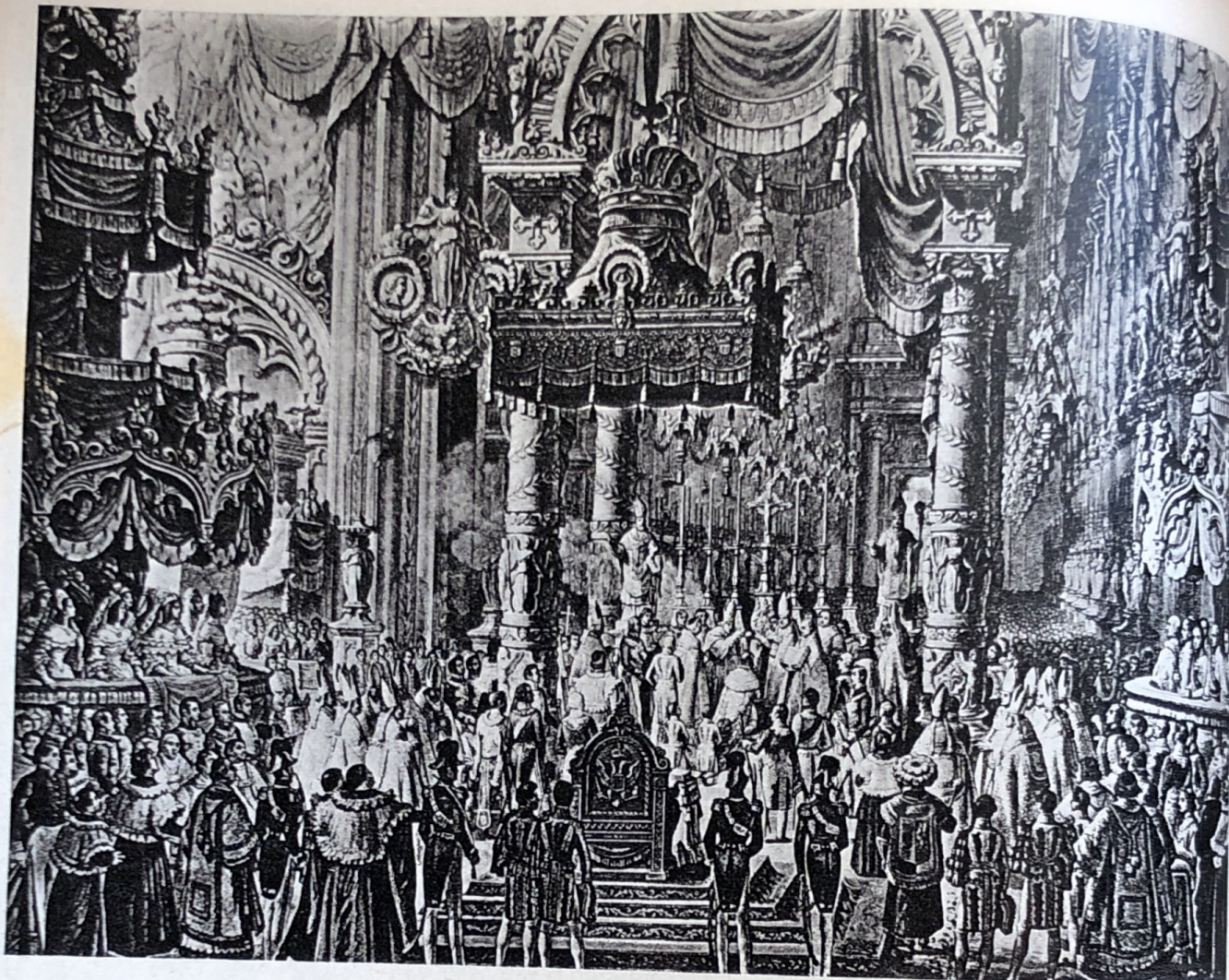
A mezzogiorno del 25 agosto gli imperiali sono a Borgo Vico, accolti sulla gradinata di villa Raimondi dal principe di Metternich, dal conte di Kolowrat, dal maresciallo Radetzky e da un nugolo di ciambellani e maggiordomi. Il pomeriggio e il giorno dopo visita di Como e delle rovine del Baradello, grande illuminazione della città e del primo bacino del lago sino alle alture di Torno. « Dal severo Arco Romano – citiamo ancora il nostro fantasioso cronista – al frastagliato edificio Gotico, dalla Moschea e dalla Pagoda al tempietto greco ogni architettura, ogni età, ogni nazione parevano ivi convenuti a rendere omaggio al migliore dei Re ».

Da Como a Monza, via Erba, Inverigo, Giussano, Seregno. A Inverigo ricevimento presso la contessa Nava, nata d'Adda, vedova dell'architetto Cagnola, che « volle lasciare anche ai suoi eredi memoria del suo distinto talento architettonico cambiando la sua casa signorile in uno splendido ammirato palazzo ». Il 27 agosto, giorno dell'arrivo a Monza, il Consiglio Comunale di Milano delibera di denominare *Corso Francesco* la *Corsìa dei Servi*, ora Corso Vittorio Emanuele. Perfetto idillio, dunque, fra la rappresentanza civica di Milano e i dominatori di Vienna. Ma l'anima popolare si esprime in una scritta trovata qualche mese dopo sul muro di un demolito ca-

FERDINANDO I ENTRA NEL DUOMO PER ESSERVI INCORONATO RE DEL LOMBARDO-VENETO. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

sino in piazza Campo Santo, dietro il Duomo: *Corso Francesco, sia ammazzato chi ha fatto questo.* È superfluo dire che i poliziotti si affrettano a grattar via la scritta sacrilega.

La villa reale di Monza ospita gli illustri viaggiatori per quasi cinque giorni durante i quali si seguono visite e feste di ogni sorta: spettacoli di gala, concerti, illuminazioni, fiaccolate. E qualche cosa di tutto quello sfavillio resta anche dopo, ché, per la prima volta, in quell'occasione, vengono accesi i pubblici fanali della stabile illuminazione notturna della città e dei sobborghi. Si visita a Desio la villa Traversi ove trovasi, in una delle più appartate e romantiche località del magnifico parco, la « Torre diroccata » con la lapide ché dice: « Qui scrisse *La Straniera* – Bellini e avea nel core – De la fanciulla a lui negata il pianto... ». Ma, se Bellini fu ospite di villa Traversi, *La Straniera* pare sia stata scritta, invece, almeno in massima parte, a Milano e, comunque, quando fu scritta nel 1828, il Catanese aveva già dimenticato la povera Maddalena Fenaroli, la napoletana « fanciulla a lui negata » e « aveva nel core » anzichè il pianto, il riso del suo fortunatissimo amore con la bella e appassionata lombarda Giuditta Turina.

Il 1° settembre, poco avanti il mezzogiorno, il fastoso corteo imperiale, dopo una breve sosta alle porte di Milano, nell'apposito padiglione eretto a Loreto, giunge alla barriera di Porta Orientale, ora Porta Venezia. Siedono i sovrani nella carrozza di gran gala dell'imperatore d'Austria dipinta da Rubens e venuta da Vienna per la cerimonia. Il podestà di Milano Gabrio Casati – fratello dell'eroica Teresa morta di dolore nel 1830 (« consunta ma non vinta dal cordoglio » si legge nell'epigrafe scritta dal Manzoni) per non aver potuto liberare dalla galera dello Spielberg il marito Federico Confalonieri – offre all'imperatore, sopra un cuscino dai colori del Comune, le chiavi della città. Poi la « processione », come la chiama il cronista della *Gazzetta*, si avvia al Duomo: araldi a cavallo « nell'abito di costume con berretto in testa e bastone in mano », dame di Palazzo in vetture di corte a sei cavalli, e tutti i grandi dignitari del Regno, le cariche di Corte, i generali, con un codazzo di maggiordomi, ciambellani, scudieri, paggi, preceduti e seguiti da truppa di cavalleria. « Straordinarie furono veramente la pompa, la magnificenza e la splendidezza del corteggio e dell'accompagnamento... Le L.L. M.M. furono salutate in tutto il percorso stradale dalle più vive acclamazioni e ripetute entusiastiche dimostrazioni di quella gratitudine, di quella devozione e di quella gioia che la sospirata Loro presenza ha prodotto in questi

FERDINANDO I VIENE INCORONATO CON LA CORONA FERREA NEL DUOMO DI MILANO. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

fedeli sudditi ». Alle porte del Duomo attendono il gruppo degli arciduchi ed il clero con alla testa l'arcivescovo conte Gaysruck, che porge l'acqua santa. Dopo il rito ed il canto dell'Inno Ambrosiano, gl'imperiali si ritirano a Palazzo Reale. Di sera tutta Milano è sfarzosamente illuminata. Nella serata di gala al Teatro alla Scala si canta l'*Inno del Popolo* sulla musica dell'Inno Imperiale Austriaco di Haydn:

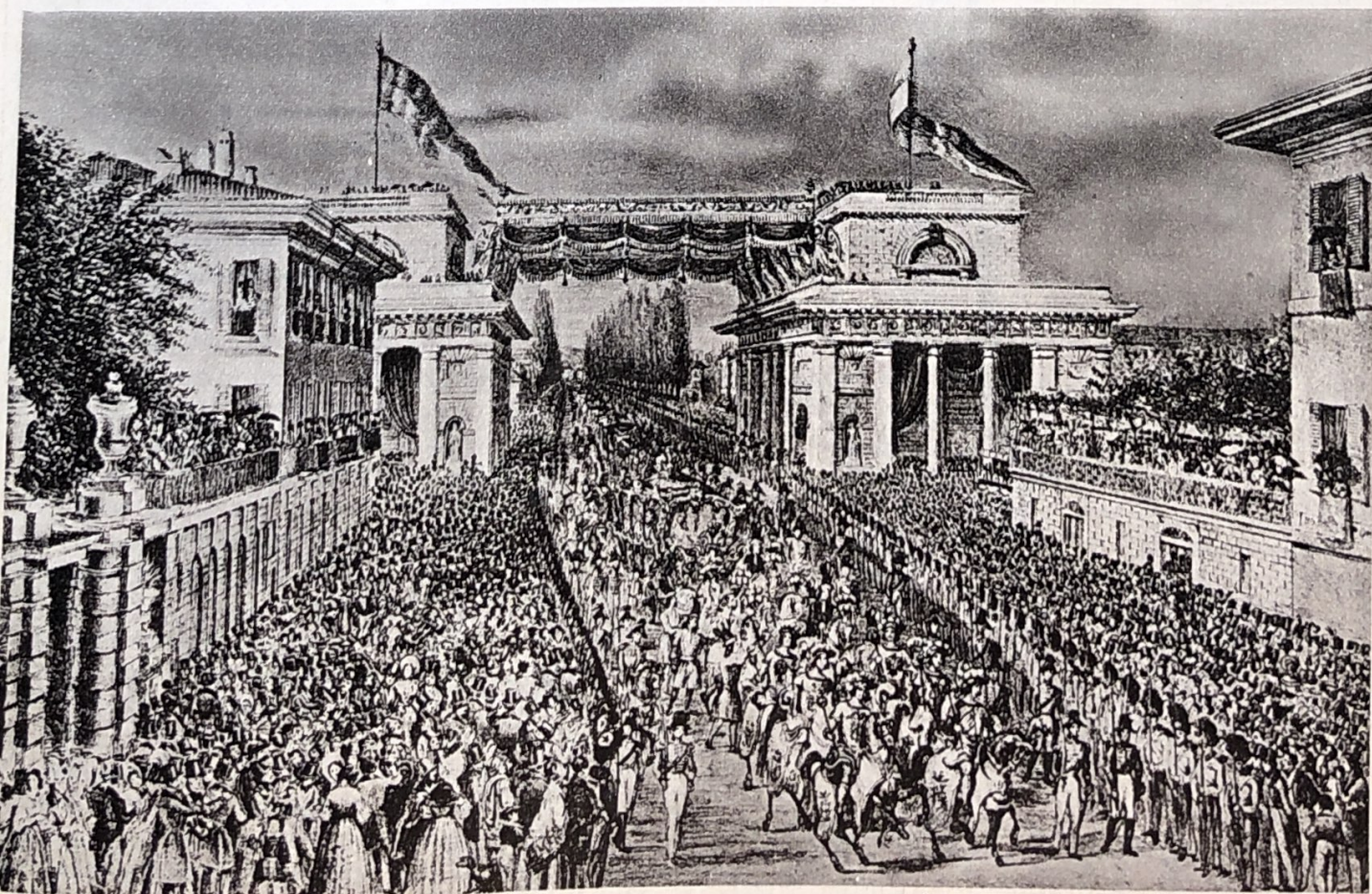
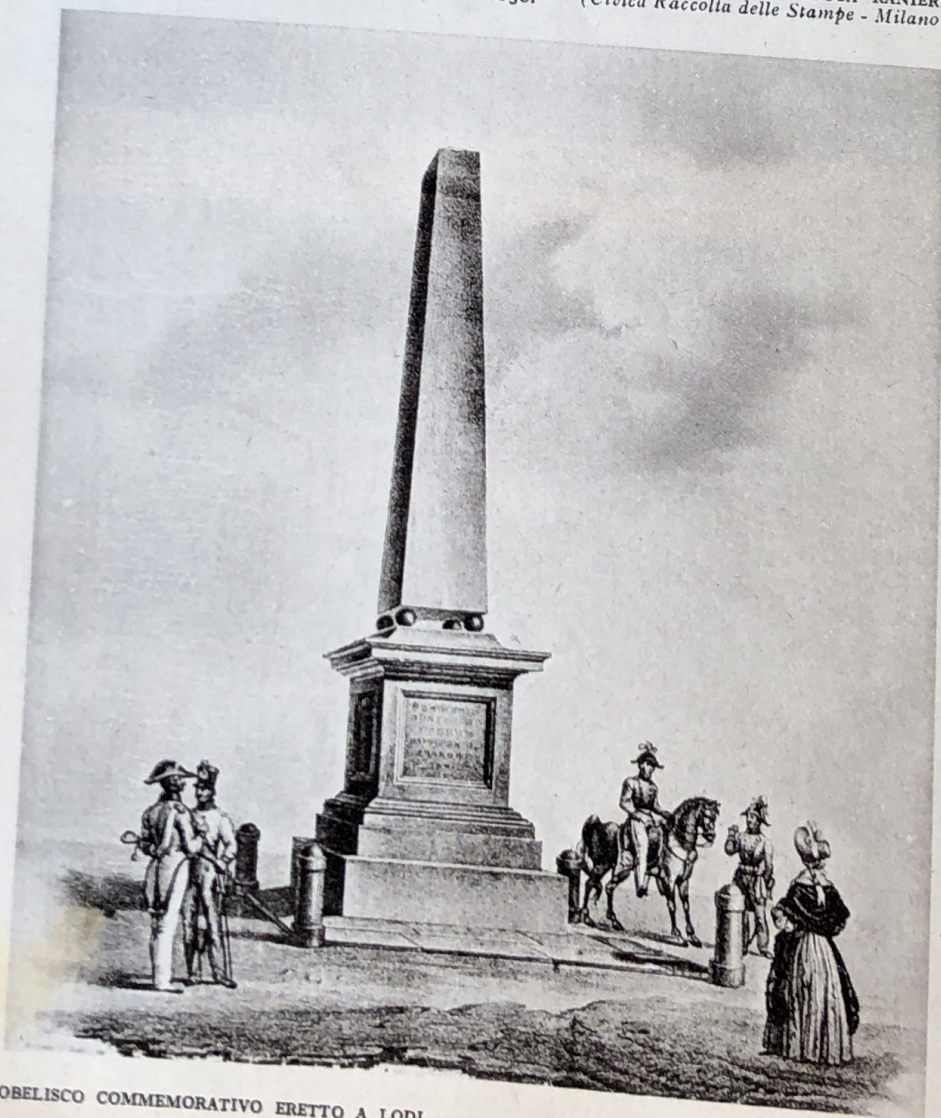
> Salve o d'Austria eccelso Figlio,
> *Ferdinando Imperador*...

Tre dozzine di ottonari in cui, fra l'altro, si augura:

> De' suoi popoli l'affetto
> Renda il trono avventuroso
> Duri eterno, indissolubile
> Questo vincolo d'amor.

Non sarebbe lieve impresa seguire e descrivere tutte le feste, i ricevimenti, i balli, le cerimonie ch'ebbero luogo nei dieci giorni di permanenza degl'imperiali a Milano. Bisognerà accennarne sommarissimamente. Il 4 settembre viene trasportata solennemente da Monza a Milano la Corona di Ferro e depositata nella cappella di Corte. Alla sera gran ballo a Palazzo Reale con 4000 invitati. Sulla volta della Sala delle Cariatidi, al posto dell'apoteosi di Napoleone dell'Appiani, Francesco Hayez ha dipinto una grande medaglia allegorica. Il giorno 6 viene pubblicato il « Clementissimo Viglietto » dell'imperatore al viceré arciduca Ranieri col quale si condona il rimanente della pena a tutti i condannati politici, si sopprimono tutte le inquisizioni in corso « per politiche macchinazioni » e si concede ai profughi il ritorno in patria. Già al suo avvento al trono, nel 1835, Ferdinando aveva aperte le porte dello Spielberg al Confalonieri, al Foresti, al Borsieri, al De Castilia; ora l'amnistia si faceva completa. Nello stesso giorno ha luogo la grande cerimonia dell'Incoronazione in Duomo, alla quale la *Gazzetta Privilegiata* dedica tutte le sue pagine stampate in inchiostro rosso e ornate di fregi speciali, annunziando: « Il grand'atto dell'Incoronazione è compiuto. L'Augusta Mente del glorioso Fondatore del Regno Lombardo-Veneto è soddisfatta. Ferdinando I è incoronato Re di Lombardia e della Venezia ». L'evento dà le ali all'estro dei poeti. Carmi latini, odi, sonetti:

> ...Troppo, o Italia, tu fosti straziata
> Dalle furie crudeli d'Averno,
> Hai grand'uopo di star riposata
> Coi pacifici ulivi all'altar...

L'amnistia ispira un inno al ventiduenne Temistocle Solera (futuro librettista del *Nabucco* e di altre meno fortunate opere di Verdi): colui che visse, al dire di Raffaello Barbiera, come

ALLO STELVIO, NEL PADIGLIONE APPOSITAMENTE COSTRUITO, IL VICERÈ ARCIDUCA RANIERI RICEVE LA COPPIA IMPERIALE IL 22 AGOSTO 1838. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

OBELISCO COMMEMORATIVO ERETTO A LODI. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

cento uomini insieme pe[r] varietà delle avventure: s[...] tore italiano e spagnolo, [ca]vallerizzo, cantante, dire[ttore] d'orchestra, autore di op[ere] musicali, portatore d'ac[qua] per le vie di Livorno, m[er]cante, impresario, ambas[cia]tore, favorito e consigliere [di] fiducia della regina Isabe[lla] di Spagna, agente politico [di] Napoleone III, uccisore [di] briganti, questore del Reg[no] d'Italia: la più bizzarra, e[r]rabonda e scapigliata vita [di] alternative, finita nella sol[i]tudine e nell' oblio. Andre[a] Maffei, il traduttore di Schil[ler] e di Byron, in una su[a] cantica, *La Pace*, così chiabr[eg]reggia:

> Ma la fronda – che circonda
> Ferdinando e Carolina
> È la foglia – che germoglia
> Da quest'arbore divina
> Lieta sempre, e sempre bella
> Di novella gioventù.

Ma a quest'ondata di auli[]ca, cortigiana poesia risponde Giuseppe Giusti con la fie[]rissima saffica intitolata *L'in[]coronazione* (« Al Re dei Re che schiavi ci conserva - Mantenga Dio lo stomaco e gli artigli »...) che frusta a sangue prìncipi e principotti accorsi a far coda all'imperatore: il « Toscano Morfeo di papaveri cinto e di lattuga »; Maria Luisa « che l'esilio consolò del Còrso, d'austriache corna »; il « don Giovanni » di Lucca (Carlo Ludovico di Borbone) « che non è nella lista dei tiranni, carne né pesce », e il « rogantin di Modena » che rammemora il Conte di Culagna, e « sguaiato Giosuè di casa d'Este » vorrebbe fermare il sole del progresso. Tutti ai piedi del « re Sacripante..., scimmia d'eroi dal grugno di zoccolante ».

Fra gli avvenimenti più notevoli del soggiorno milanese degl'imperiali è l'inaugurazione dell' Arco della Pace avvenuta il 10 settembre con un discorso del cav. Londonio, presidente e direttore dell'Accademia di Belle Arti. La sera del 14 si chiude l'interminabile ciclo festaiolo con

PIAZZA S. MARCO ILLUMINATA, IN ONORE DEGLI IMPERIALI, LA SERA DEL 5 OTTOBRE 1838. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

una serata alla Scala in cui si rappresenta *Norma* con due cantanti tedesche e il tenore Donzelli. Ci racconta il nostro benemerito informatore... privilegiato che gli spettatori « consci che domani le M.M. L.L. dovevano muovere da questa città per beare di loro presenza altre città e provincie, si studiavano con fervidi applausi di far conoscere agli amati sovrani i voti e gli auguri con cui i fedeli sudditi accompagnano il loro viaggio ». Singolare coincidenza: proprio durante una rappresentazione di *Norma*, al grido fremente di *Guerra, guerra!* lanciato da Carlotta Marchisio, scoppia alla Scala, il 29 gennaio 1859, la dimostrazione patriottica che fa balzare in piedi, allibiti e furenti, il generale Giulay e gli ufficiali austriaci sbattendo le sciabole, e gridando anch'essi: *Guerra, guerra!* Poi abbandonano, in massa, il teatro. Il giorno dopo la *Norma* è proibita, ma per poco, ché l'8 giugno Vittorio Emanuele e Napoleone III entrano in Milano liberata.

Alle 9 del mattino del 15 settembre Ferdinando e Maria Anna Carolina lasciano Milano e, sotto una pioggia dirotta che guasta ed abbatte archi trionfali e paramenti, dopo visitata la Certosa, giungono a Pavia, ospitati a palazzo Cusani-Botta ove ricevono, il giorno dopo, la visita di re Carlo Alberto, il quale, ironia della sorte, conferisce il Collare dell'Annunziata al maresciallo Radetzky. Il 17 sono a Lodi e scendono al palazzo Ghisalberti; il 18 a Crema, ospiti del conte Sanseverino. Visitato il Santuario di Caravaggio, proseguono per Bergamo scendendo a palazzo Terzi, mentre il vicerè arciduca Ranieri e la moglie sono ospiti della contessa Benaglia e l'arciduca Luigi dei conti Moroni. Tutte le mattine, prima di mettersi in viaggio, gl'imperiali ascoltano la Messa. Due giorni a Brescia, a palazzo Martinengo, ed uno a Cremona, presso gli Ala-Ponzoni. Non occorre dire che dovunque si susseguono visite, ricevimenti, pranzi, serate di gala, illuminazioni. A Mantova e a Verona, nel regno di Radetzky, grandi parate e cerimonie militari, oltre tutto il resto. La sera del 28, a Verona, illuminazione architettonica da Porta Nuova, proseguendo lungo lo Stradone, piazza della Brà, strada del Teatro e Corso per terminare alla Porta dei Borsari. « In fondo alla strada che conduce a Val Verde erasi eretto un arco a somiglianza di quello di Tito con obelischi ai lati, il quale portava un'iscrizione allusiva al nostro Clemente Monarca che a quest'ora ha saputo ecclissare la clemenza di quell'antico imperatore ».

A Vicenza gl'imperiali alloggiano a palazzo Nievo, visitano il Santuario di Monte Berico e tutti gli istituti cittadini, e assistono al ballo offerto dal Municipio al teatro Olimpico; a Padova, ove sono ospiti dei conti Pappafava Antonini, ascoltano la Messa nella chiesa del Santo e, dopo aver partecipato a cerimonie, visite e feste popolari, si recano al Cattaio, nella villa dei duchi di Modena fantasticamente illuminata così come tutte le colline circostanti fino ad Arquà e Battaglia. E il 5 ottobre, da Fusina, entrano per la laguna in Venezia.

Il Podestà conte Giovanni Correr ne dà l'annunzio ai cittadini in un manifesto in cui si dice che « ognuno inebbriato di allegrezza potrà festeggiare il sospirato loro ingresso in questa devota e fedele città ».

IL PITTORESCO CORTEO IMPERIALE « SULLE ONDE PLACIDE... » LEL CANAL GRANDE, A VENEZIA. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

Sopra uno splendido galleggiante, espressamente allestito a spese del Comune di Venezia, hanno preso posto gl'imperiali col seguito di maggiordomi, ciambellani, generali e col Podestà di Venezia. Segue un immenso corteo di bissone, di gondole, di lance e barche d'ogni specie « sulle onde placide, tranquille, quasi elle pure conscie della gran festa non osassero col più lieve fiotto turbarla e il cielo volesse anch'egli secondarla e proteggerla col più sereno e benigno guardo del sole ». Tutti i palazzi sulle rive del Canal Grande erano rivestiti di damaschi e tappeti. Enti pubblici e ricchi cittadini « avevano fornite alcune peote non col modesto splendore dell'opera del pennello ma sì con vera sontuosità di velluti, di seta e ori che si strascinavan nell'acqua, e qual figurava un tempietto, quale una pagoda o altra ingegnosa figura con tutti i rematori vestiti all'antica o in storiche fogge ». La coppia imperiale resta in Venezia ben dodici giorni; durante i quali si svolgono feste di ogni genere: lùminarie in Piazza San Marco, serate di gala alla Fenice, ballo a Corte con duemila invitati, riviste militari e manovre marittime, gite a Chioggia, a Murano, dove passano sotto un arco di margheritine e cannelline di vetro eretto sull'acque; regate sul Canal Grande, festa popolare al Lido, posa della prima pietra, a Malamocco, della gran diga di oltre duemila metri destinata a proteggere la Laguna e Venezia, varo della corvetta *Sirena*, con 24 cannoni, denominata *Clemenza* in memoria della recente amnistia; tutto ciò naturalmente inframmezzato dalle visite ai monumenti, ai musei, alle chiese, agl'istituti d'arte e di beneficenza e spesso, alla sera, il programma ufficiale delle giornate imperiali segna: « Affari di Stato ». Il 14 ottobre, nella sala dei Pregadi in Palazzo Ducale, solenne cerimonia dell'ordinazione dei nuovi cavalieri della Corona di Ferro. I candidati s'inginocchiano a tre a tre ai piedi dell'imperatore e questi, in abito di Gran Maestro dell'Ordine, li tocca sull'omero sinistro con la spada presentatagli dal Gran Maresciallo di Corte. Fra i cavalieri di nuova nomina figurano il famigerato barone Torresani, direttore generale della polizia di Milano, Gabrio Casati, podestà di Milano e futuro capo del Governo Provvisorio dopo le Cinque Giornate, l'abate Ferrante Aporti di Cremona, e non manca Pompeo Litta, futuro presidente del Comitato di Guerra e firmatario del manifesto « Ai parroci e a tutte le autorità comunali » che annunzia la fuga degli Austriaci da Milano e conclude: « Si provveda quindi con ogni mezzo alla propria difesa ed alla pronta distruzione dei resti di queste orde feroci ».

Anche a Venezia, come a Milano, la *Gazzetta Privilegiata* pubblica il suo bravo « Tributo poetico » con svariate odi e numerosi sonetti. Eccone un piccolo saggio tratto da una saffica di un dottor Pietro Ziliotto:

> Ecco Venezia – la sua polve un giorno
> Era orgoglio e terror, nembo di guerra
> Al sollevarsi e ne tremava intorno
> Il mar la terra.

IL SONTUOSO GALLEGGIANTE CHE RECA GLI IMPERIALI ALL'INGRESSO DI VENEZIA. *(Civica Raccolta delle Stampe - Milano)*

> Or di cadute altezze è una memoria
> Cheta la polve, ma si desta e riede
> All'avita superbia, alla sua gloria
> Sotto il tuo piede.

E il dott. Luigi Bolzon, pretore di Crespino, immagina che l'imperatore Francesco scenda dal cielo a incoronare il figlio:

> ...Regna, dicendo, o Figlio, che famose
> Saran tue gesta e dalle storie conte.

Povero Ferdinando! Davvero le sue «gesta» non hanno dato molto da fare alla storia.

Il 17 ottobre udienza di congedo alle autorità durante la quale la Congregazione Centrale di Venezia «umiliò ai piedi di S. M. I. R.» un indirizzo in cui a nome degli «umilissimi, obbedientissimi e fedelissimi sudditi» si esprime il rammarico che le cure del vastissimo impero «non ci consentano la felicità di possedervi più a lungo».

Il giorno dopo, ascoltata la Messa in San Marco, gl'imperiali lasciano Venezia, per la via di Mestre, e proseguono attraverso Treviso, Conegliano, Sacile, Pordenone, giungendo il 19 ad Udine ove sostano al palazzo vescovile e ricevono la visita della duchessa Maria Teresa di Angoulême, la figlia di Luigi XVI e di Maria Antonietta scampata dalla furia della Rivoluzione. Alle porte della città, sopra un simulacro, di legno e tela, di quella che dovrà essere la nuova barriera memoriale da sostituire all'antica torre di Poscelle, si legge la seguente iscrizione:

«O, vieni, vieni – Ferdinando Primo Imperatore – Pio, possente, benefico – La vecchia patria Iulia – Ovante, beata – Principe, padre – Tre volte saluta, invoca».

La patria «ovante»: non sembra una beffa atroce?

Dopo la messa in Duomo e la benedizione col Sacramento, la mattina del 21 ottobre la coppia imperiale parte, per la via di Pontebba, alla volta di Vienna ove arriva il giorno 26. «Della visita dell'Imperatore – scrisse il Gualterio – non rimase altra memoria in Lombardia se non quella dei sarcasmi e delle satire sulle qualità mentali di lui, sulle sue risposte fuor di proposito alle deputazioni delle città lombarde e d'altri scherni siffatti», ma bene osserva Cesare Spellanzon nella sua bella *Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia* che le affermazioni del Gualterio sono forse troppo ottimistiche dal punto di vista italiano e patriottico, perché non v'ha dubbio che in quegli anni le speranze dei liberali volgessero allo sconforto, e nel '38 non mancarono di farsi sentire voci che suggerirono agli Italiani di conciliarsi con l'Austria. Si aggiunga la vera, grande gioia provata dalle popolazioni per le grazie del 1835 ai reclusi dello Spielberg e per l'amnistia generale del 1838. Questa, in fondo, è anche la nota dominante di tutto il ciarpame poetico dilagato in occasione del viaggio imperiale. Dieci anni dopo, tutto ciò è sommerso, scomparso per sempre. S'inizia la lotta che non cesserà sino alla redenzione.

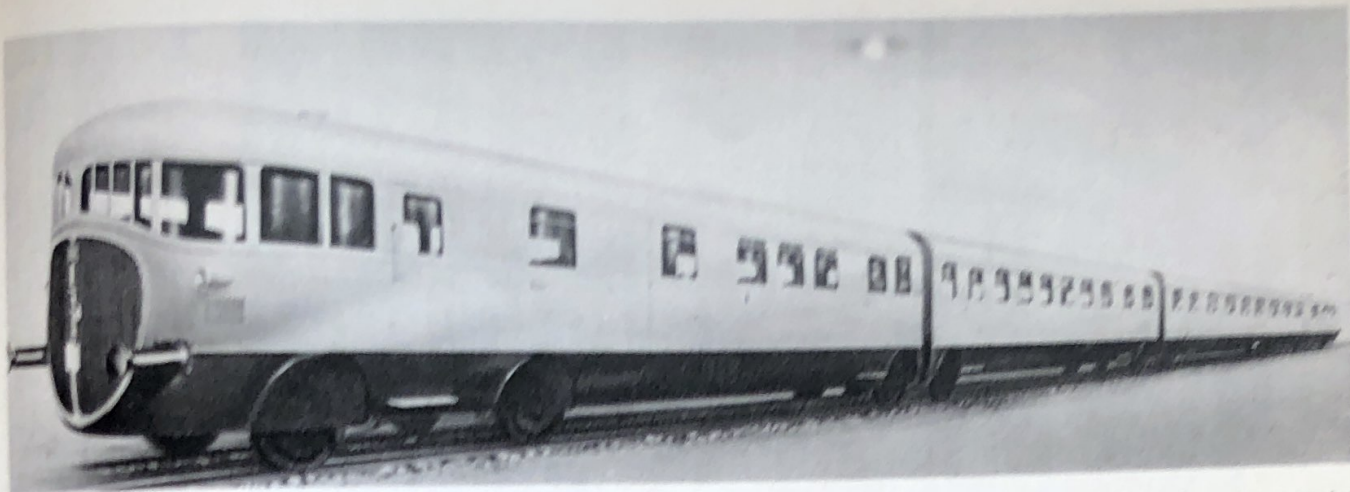
S. URSO

REALIZZAZIONI FASCISTE

PROGRESSI E SUCCESSI DELLE FERROVIE ITALIANE

LA LITTORINA FIAT SULLA MASSAUA-ASMARA-CHEREN.

La rete ferroviaria italiana esercitata dallo Stato, quando si prescinda dalle linee a scartamento ridotto, si è arrestata a 16.350 chilometri e da qualche anno non subisce aumento. Lo stesso avviene per le ferrovie esercitate dall'industria privata che, lungi dal crescere, hanno subito una diminuzione per soppressione di qualche piccolo tronco di binario, e per le tranvie extraurbane, anch'esse ridottesi di sviluppo. Le tranvie urbane hanno, finalmente, subito pure notevoli amputazioni. Tende a stabilirsi un equilibrio fra lo sviluppo delle ferrovie e quello della strada ordinaria meccanizzata. Da parte della strada munita di binario vi era stato un eccesso, giustificato per l'epoca in cui solo col binario poteva essere utilizzata la forza meccanica.

Questo fenomeno di arresto delle costruzioni ferroviarie è comune a tutti i paesi. Ma quelle energie e quel denaro che una volta venivano impiegati a dare un superfluo sviluppo alle reti, oggi servono a perfezionare le ferrovie esistenti. Non si costruiscono nuove ferrovie, che avrebbero tutte carattere di secondarie, in quanto s'internerebbero sempre più nel territorio, ma vengono perfezionate le linee esistenti. Il perfezionamento ha per oggetto il tracciato, o l'armamento, o gli impianti di sicurezza. La correzione dei tracciati ha dato luogo a quelle che noi chiamiamo « direttissime » (espressione senza riscontro in nessun altro linguaggio, soggetta inoltre a qualche dubbio grammaticale, perché la retta è di per se stessa un superlativo). Esse sono, in sostanza, ferrovie di raccorciamento fra determinati centri di grande traffico, come la Firenze-Bologna, la Roma-Napoli, senza contare i numerosi progetti aventi scopi analoghi. Quando le linee

AUTOTRENO AERODINAMICO FIAT CON TRASMISSIONE MECCANICA DIRETTA. (2 MOTORI DIESEL-FIAT DI 500 CAV. CADAUNO. VELOCITÀ 170 KM/H).

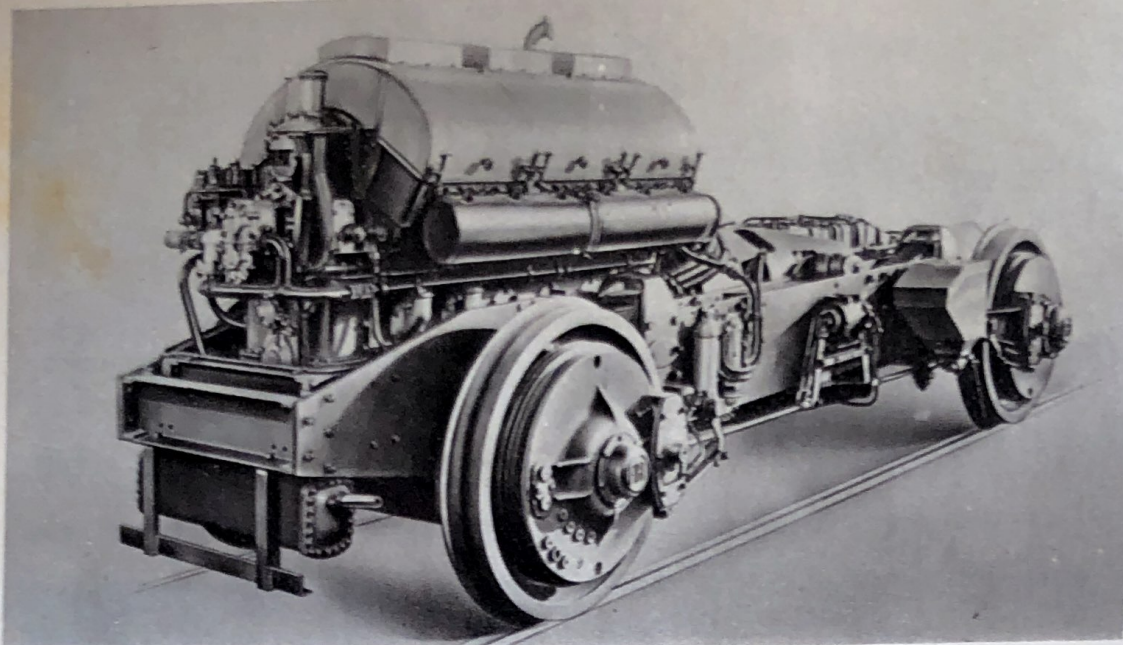
INTERNO DI LITTORINA FIAT CON SERVIZIO DI RISTORANTE PER 40 PERSONE.

furono costruite *ex novo* si dovette toccare il maggior numero di paesi intermedi. Le ferrovie erano considerate apportatrici di ricchezza, fonte di progresso economico e civile: nessun centro abitato voleva esser trascurato. I tracciati risultarono lunghi e contorti e la distanza fra i punti estremi molto superiore alla linea ideale di congiungimento. Le ferrovie che si costruiranno entro il prossimo cinquantennio saranno in gran parte ferrovie di raccorciamento.

Una ferrovia che tende alla retta (praticamente è impossibile realizzare la perfezione geometrica del volo di uccello) avrà poche curve, pendenze ridotte, e quanto più il raggio delle curve sarà elevato e la pendenza prossima all'orizzontale, tanto più il tracciato si scosterà dal naturale andamento del terreno, che è vario e bizzarro, tanto più la costruzione riescirà costosa. Ma oggi gli Stati hanno, in generale, disponibilità maggiori per le opere pubbliche e la spesa che una volta spaventava oggi è considerata normale. Questo è un po' effetto dell'aumento continuo del risparmio, un po' del senso di maggiore audacia con cui si affrontano i grandi problemi dell'avvenire: nella politica oggi prevalente, Fascismo alla testa, è insita la padronanza del futuro.

In questo campo delle costruzioni ferroviarie avvenire (per il passato recente noi possiamo vantarci delle due direttissime nominate innanzi) trova posto il grandioso programma per la sistemazione delle linee di accesso a Genova e delle stazioni stesse di Genova, approvato dal Duce.

Chiusa fra Polcevera e Bisagno, Genova ha davanti il mare, alle spalle la collina: la striscia piana di cui dispone per allogarvi gl'impianti portuali e ferroviari è enormemente ristretta.

CARRELLO MOTORE DELL'AUTOTRENO FIAT.

Gran parte delle ferrovie ha dovuto nascondersi sotterra. La stazione principale viaggiatori eretta in Piazza Principe richiese un parziale abbattimento della collina. Questa stazione sarà ingrandita, estendendola sotterra: contemporaneamente sarà raddoppiata la galleria della Traversata, che unisce Principe a Brignole, e costruita una nuova galleria fra Principe e Rivarolo, in guisa da sfuggire alla stretta di Sampierdarena.

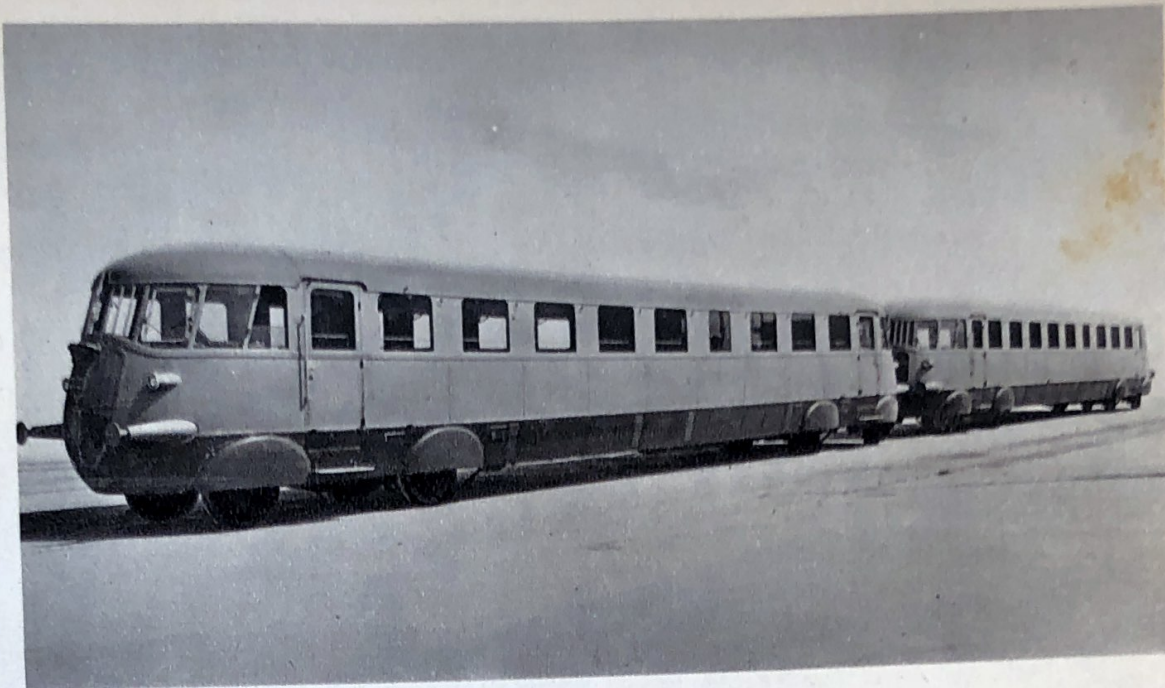
Le due linee, apportatrici di un traffico elevatissimo, che è insieme di affari e turistico, a Genova, gran porto nello stesso tempo che bellissima città, sono quelle che servono gli incantevoli luoghi di soggiorno delle Riviere, attrezzati per l'ospitalità in modo meraviglioso. Poiché la striscia a mare è, come si è detto, esigua, la ferrovia e la strada che la fiancheggia si contendono uno spazio assai ristretto, già richiesto in alcune zone da cantieri ed opifici che hanno bisogno del pronto sfogo sul mare. Il tratto in peggiori condizioni, da questo punto di vista, è quello che da Sestri Ponente va a Genova, pel quale non si vede altra soluzione che portarsi verso la montagna e probabilmente nascondere gran parte del tracciato in galleria. Si prevede poi il raddoppio del binario da Genova a Savona. Una sistemazione definitiva richiede, anzi, che tutta la Riviera passi dal semplice al doppio binario. Nella parte orientale non resta che un breve ma duro tratto di 18 chilometri circa, da Framura a Manarola presso La Spezia, mentre, costruita la Genova-Savona, resterà in ultimo da eseguire il raddoppio da Savona a Ventimiglia.

Mantenendoci sempre nel campo costruttorio, accenneremo alla ferrovia con carattere di metropolitana, che sarà costruita a Roma per allacciare la stazione di Termini alla Esposizione Universale del 1942. Si tratta di un percorso poco superiore ai 10 chilometri, per la maggior parte sotterraneo, che avrà una potenzialità pari a 60.000 viaggiatori per ora e sarà arditamente attrezzato con i mezzi più moderni.

Contemporaneamente al problema del miglioramento dei tracciati si presenta quello del rafforzamento del binario. I paesi poco provvisti di ferro, per ridurre la spesa, costruirono le linee con armamento leggero, cioè con rotaie di scarso peso per metro lineare (in Italia si partì da 30 kg. per metro sulle ferrovie, da 18 sulle tranvie) con poche traverse e con attacchi insufficienti fra rotaie e traverse, fra rotaia e rotaia. Oggi si tende a raddoppiare questi pesi, essendo apparso chiaro che ne risulta ostacolato l'aumento della velocità, anche se, per ragioni analoghe, si va adottando materiale da trasporto alleggerito. Vedremo che il problema, del perfezionamento delle ferrovie ha per base la velocità, che domina su tutte le abitudini della odierna civiltà meccanica.

L'armamento va anche migliorato nel punto di sua maggior debolezza: la giunzione fra le rotaie. In attesa che qualche nuova invenzione venga ad offrirci una soluzione geniale di questo annoso problema, adottiamo un rimedio che facilmente s'indovina: allunghiamo le rotaie, riducendo il numero dei punti deboli. Oppure ricorriamo alla saldatura, specialmente nelle gallerie dove non abbiamo a temere grandi variazioni di temperatura che producano notevoli allungamenti dovute alla dilatazione. Le prime rotaie furono laminate della lunghezza di 6 metri: oggi si possono laminare correntemente di lunghezza dieci o dodici volte superiore. Le ferrovie italiane hanno già raggiunto pel peso delle rotaie i 50 chili per metro lineare, nella lunghezza i 36 metri e hanno rafforzato in vari modi i vecchi tipi di giunzione.

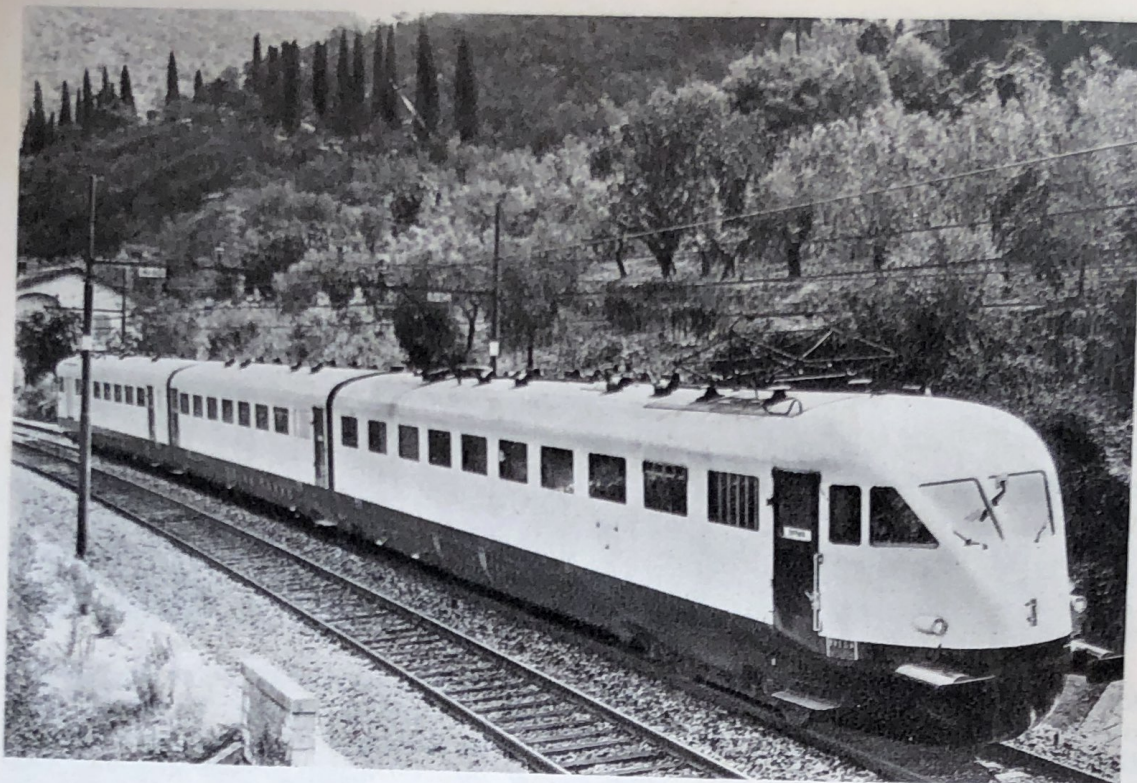
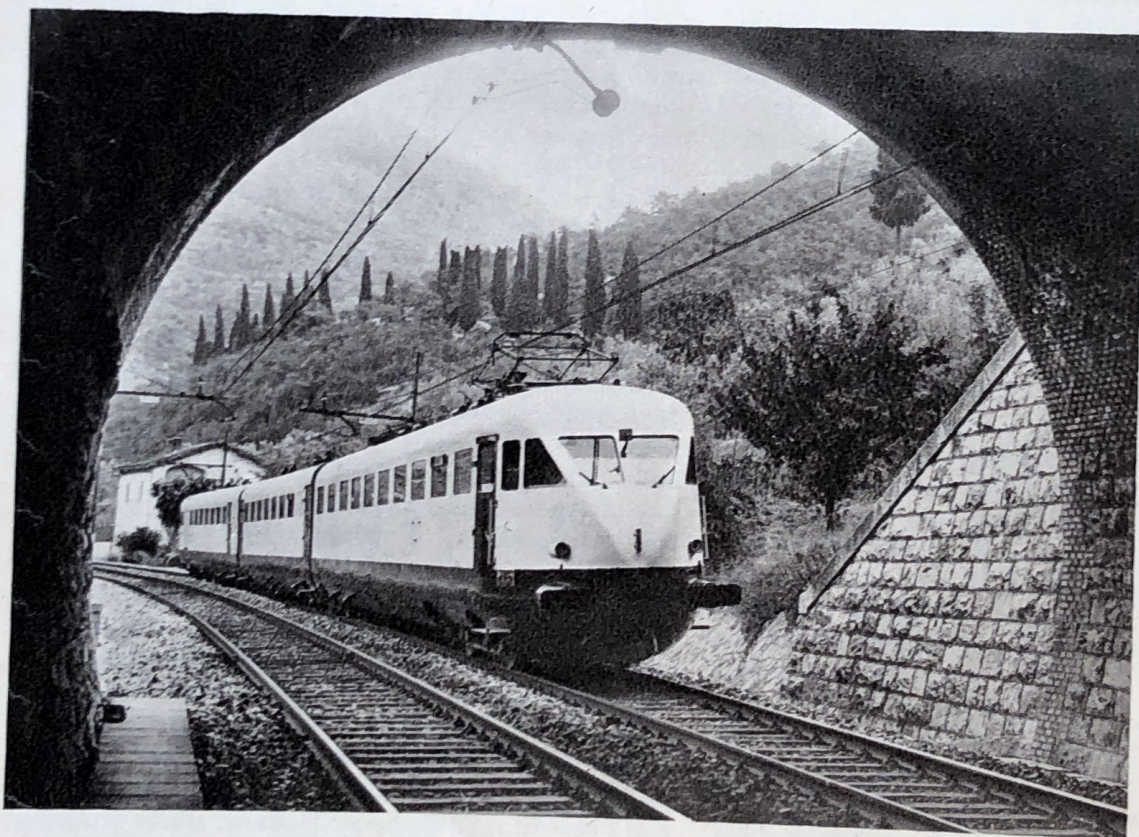
Un altro perfezionamento degli impianti ferroviari è quello relativo agli apparecchi di sicurezza. Sarebbe facile aver dalle cifre la conferma che gli accidenti sono diminuiti sulle nostre come su tutte le ferrovie del mondo. Le statistiche del genere si prestano a mille eccezioni e discussioni; meritano perciò un discorso a parte. Ma l'impressione di chi viaggia e segue le cronache è che la sicurezza ferroviaria sia negli ultimi tempi assai

AUTOMOTRICI ACCOPPIATE A 56 POSTI CIASCUNA (COSTRUZIONE FIAT).

cresciuta, malgrado l'aumento subìto dalla velocità e dalla frequenza dei treni, che sono i due grandi nemici della sicurezza. Questo successo è conseguenza dei perfezionamenti introdotti nei segnali e in quel corredo di metodi, di espedienti, di sottigliezze che servono ad evitare gli errori degli uomini e delle macchine (chi ripete l'antico adagio *errare humanum est* ricordi che anche le macchine sbagliano e il metodo migliore è di stabilire le cose in maniera che gli uomini controllino le macchine e queste controllino gli uomini). Quanta intelligenza, quanti sforzi mentali sono stati spesi in questa congerie di piccoli meccanismi, di delicati istrumenti, che con un segnale (un breve suono, una variazione di colore, una piccola luce) precedono i treni perché tutti siano avvisati e facciano largo alla massa veloce che si avanza e le preparino la strada libera! Quanti ancora dedicano il loro pensiero al problema, che con la perfezione attuale della meccanica sembra infantile, di tener distanti fra loro due corpi in moto in maniera che non si raggiungano, di evitare che due itinerari di stazione interferiscano fra loro? Alcune invenzioni specifiche, come il sistema di blocco, il circuito di binario, e quella, ancora in corso di studio, della ripetizione sul treno della posizione del segnale, che si vorrebbe sottrarre ai sensi imperfetti del guidatore, hanno risolto il problema fondamentale, ma non quello della imperfezione stessa degli apparecchi (*quis custodiet custodem*?) e intorno al secondario problema si affaticano migliaia di cervelli. Chi guarda però alle ferrovie italiane può dire che nulla hanno da invidiare alle ferrovie tedesche, proclamatesi e riconosciute le più sicure del mondo. Sulla Reichsbahn, prima che un viaggiatore – notate la forma interessante di pubblicità scientifica – cada vittima di un accidente deve aver compiuto un percorso pari a quattro volte la lunghezza del meridiano terrestre, il che vorrebbe dire che si ha un morto per ogni 160 mila chilometri di percorrenza dei treni.

Ma torniamo alla velocità che, come dicevamo, rappresenta la spinta, la misura, il motivo del perfezionamento ferroviario. La velocità è la malattia del secolo, se malattia può dirsi questa tendenza a vincere lo spazio, che rappresenta la schiavitù dell'esistenza. Unico mezzo per sottrarci a questa schiavitù è la vittoria sul tempo, che niente ci consente di accorciare in modo assoluto, mentre solo la velocità lo raccorcia in modo relativo.

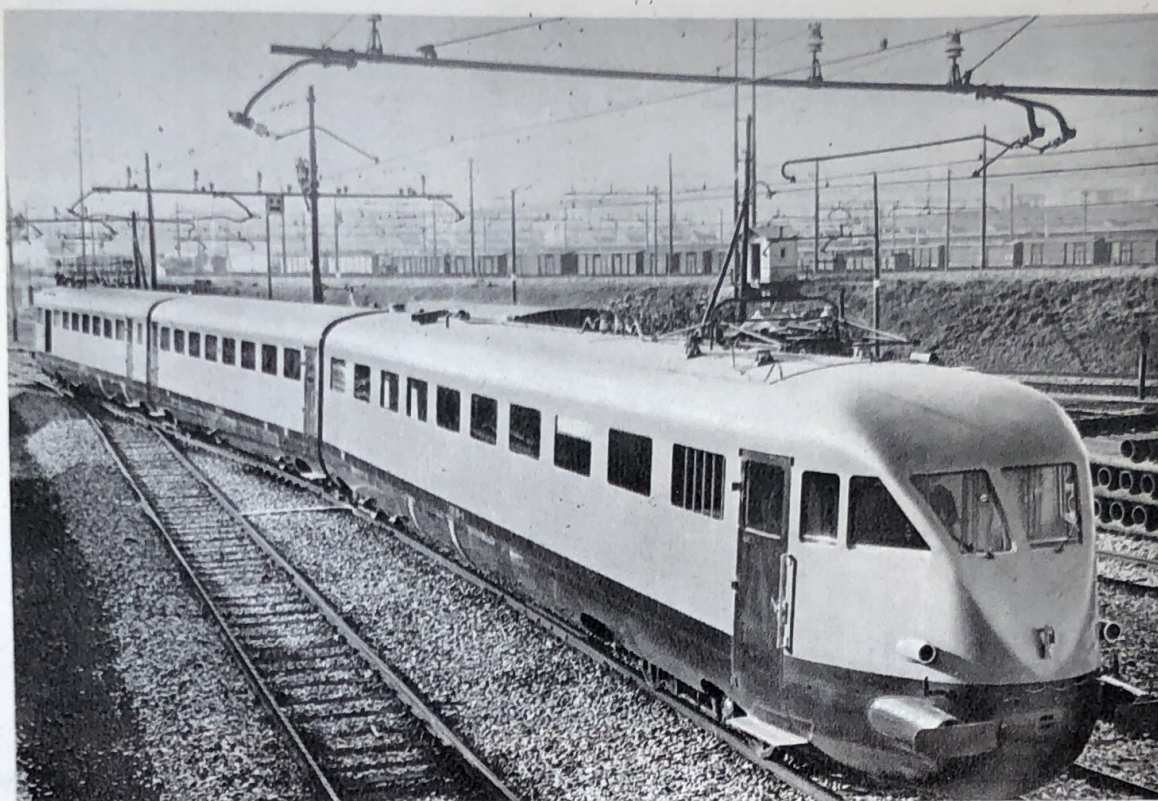
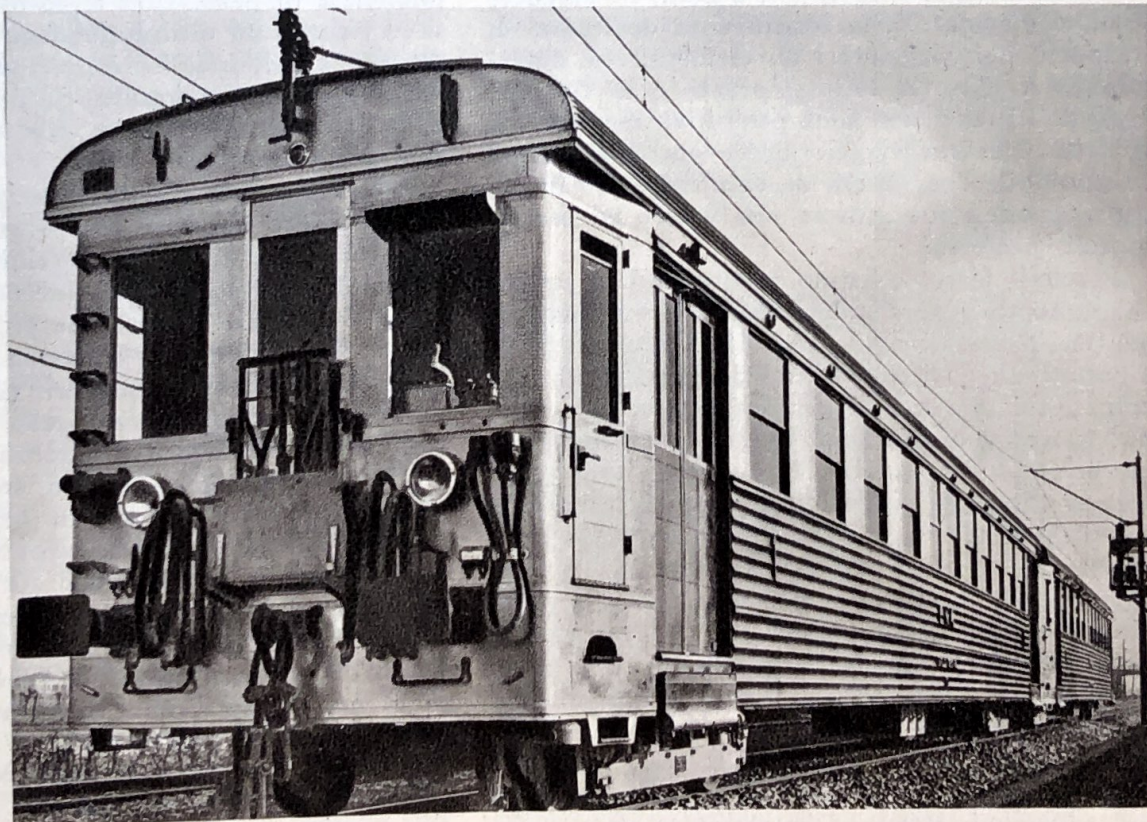
I paesi oltre Atlantico una volta erano lontani dai nostri quanto la luna dista dalla terra, perché non vi era mezzo di raggiungerli: il primo viaggio a vapore dall'America all'Europa fu una tappa del progresso simile a quella del viaggio aereo, che ha addirittura ridotto la distanza alla decima parte. Le nuove conquiste sulla velocità, dei due continenti ne faranno uno solo.

Come praticamente si presentava il problema della velocità sulle ferrovie? Il primo mezzo è quello cui abbiamo fatto cenno, cioè la eliminazione delle curve di raggio stretto e delle forti pendenze dei tracciati. L'altro mezzo è l'aumento della potenza delle locomotive. Terzo mezzo è la riduzione del peso dei convogli. I tre espedienti possono essere applicati contemporaneamente. Sarà velocissimo quel convoglio che corra su linea più che possibile retta e piana, sia rimorchiato da una locomotiva molto potente – a vapore o elettrica, poco importa a questo riguardo –, e si presenti relativamente leggero. Basta studiare i mezzi pratici per realizzare questi espedienti e vincere le limitazioni economiche, cui essi, come ogni cosa, sono inevitabilmente soggetti.

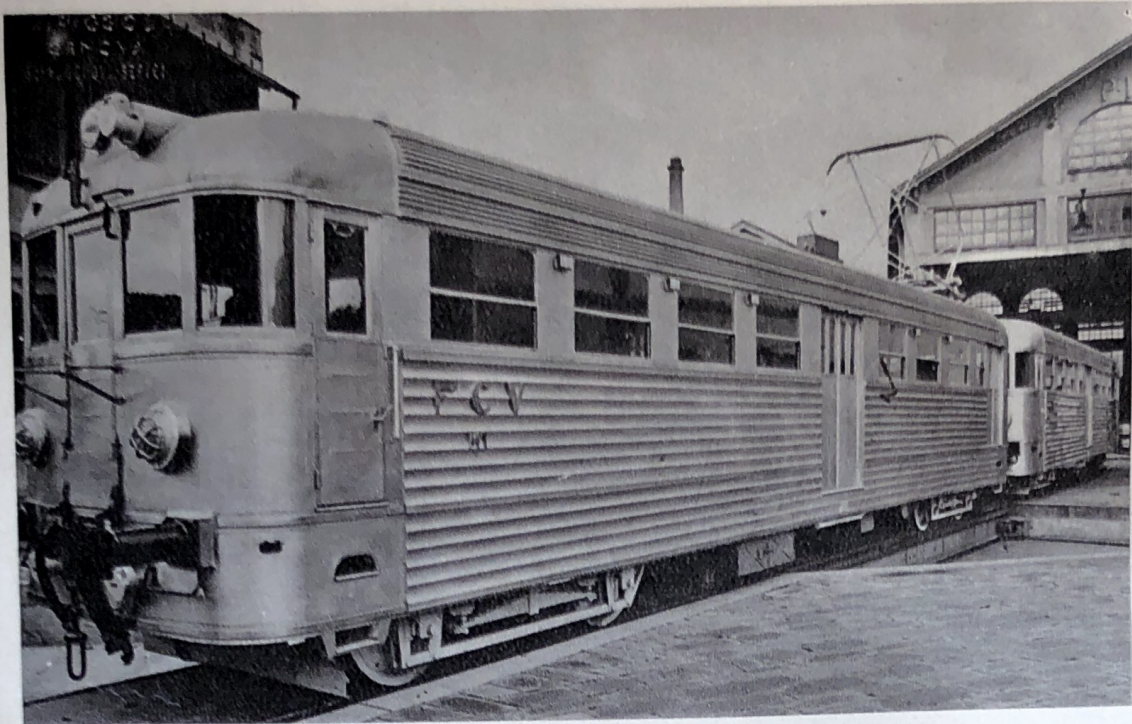
Delle limitazioni corrispondenti al perfezionamento dei tracciati abbiamo già fatto parola. Quanto alla potenza delle locomotive, si sa che essa va sempre crescendo. Trent'anni fa una locomotiva da 800 cavalli faceva spavento: i locomotori elettrici che si costruiscono oggi raggiungono e superano i 4000 cavalli. L'ultima locomotiva costruita in America ne ha 5000. Le dimen-

ELETTROTRENO TIPO FF. SS. (COSTRUZIONE BREDA).

L'ELETTROTRENO TIPO FF. SS. ENTRA IN UNA GALLERIA. (COSTRUZIONE BREDA).

sioni delle macchine ferroviarie trovano una limitazione nel loro peso, che non deve eccedere un dato limite per asse, nello scartamento del binario e nella sagoma (complesso delle dimensioni trasversali utilizzabili per il materiale mobile), ma una serie di espedienti permette di elevare continuamente la potenza specifica, cioè la potenza in rapporto al peso. I locomotori elettrici italiani di 4000 cavalli pesano solo 126 tonn., circa 30 chili per cavallo, mentre le locomotive a vapore, anche recentissime, pesano intorno ai 100 chili. Si può concludere che la potenza necessaria per accrescere la velocità non fa difetto.

Come si sa, le ferrovie hanno sempre adottato per i treni velocità diverse, basandosi sulla presunzione che le velocità elevate servissero per i lunghi percorsi, mentre per i percorsi brevi bastassero le velocità ridotte. Una distinzione fondamentale, adottata dappertutto, è quella fra *diretti* (treni a lungo percorso, che non fermano alle stazioni intermedie) e treni *omnibus*, che fermano in tutte le stazioni, come dice la loro stessa

L'ELETTROTRENO TIPO FF. SS. SU UNO SCAMBIO. (COSTRUZIONE BREDA).

VETTURA IN ACCIAIO INOSSIDABILE. (COSTRUZIONE PIAGGIO).

denominazione. Venne, in seguito, uno sviluppo della duplice classificazione con la creazione dei direttissimi, rapidi, degli accelerati e via dicendo. I diretti e simili portavano velocità elevate perché servivano per lunghi viaggi, mentre gli omnibus si accontentavano di velocità ridotte. Velocità alte e costose sembravano inutili per viaggi brevi.

Qui bisogna osservare che altro è la velocità meccanica, quella che si può misurare a ogni istante, altra è la velocità media fra una partenza ed un arresto, altra infine quella detta commerciale, che tiene conto anche delle fermate intermedie. Se un treno ha pochi arresti, la velocità commerciale, la sola che interessi al viaggiatore, si avvicina a quella meccanica; se invece le fermate sono molte, la velocità commerciale si abbassa e non vale la pena di spingere la velocità meccanica, alla quale si adegua la spesa, per ottenere una modesta velocità commerciale, che è la sola, ripetiamo, cui il viaggiatore dà importanza.

L'osservazione dei fatti ha dimostrato che la velocità va accresciuta per tutti i treni, per gli

AUTOMOTRICI ELETTRICHE A CORRENTE CONTINUA 3000 VOLTA, IN ACCIAIO INOSSIDABILE CON RIMORCHIO DI COMANDO. – FERROVIA BOLOGNA - VIGNOLA (COSTRUZ. PIAGGIO).

omnibus come per i diretti. Anche se, invece che da Milano a Roma, dovete andare da Milano a Piacenza soltanto o da Milano a Lodi, voi chiedete velocità elevata. Nella concorrenza dei mezzi di trasporto per viaggiatori gli elementi che determinano la vittoria sono il prezzo e la velocità. Quando i prezzi non sono proibitivi, resta la sola velocità. Per un viaggio breve entra in campo l'automobile che, libera da ogni impaccio di organizzazione, può riuscir più veloce ed essere, quindi, preferita.

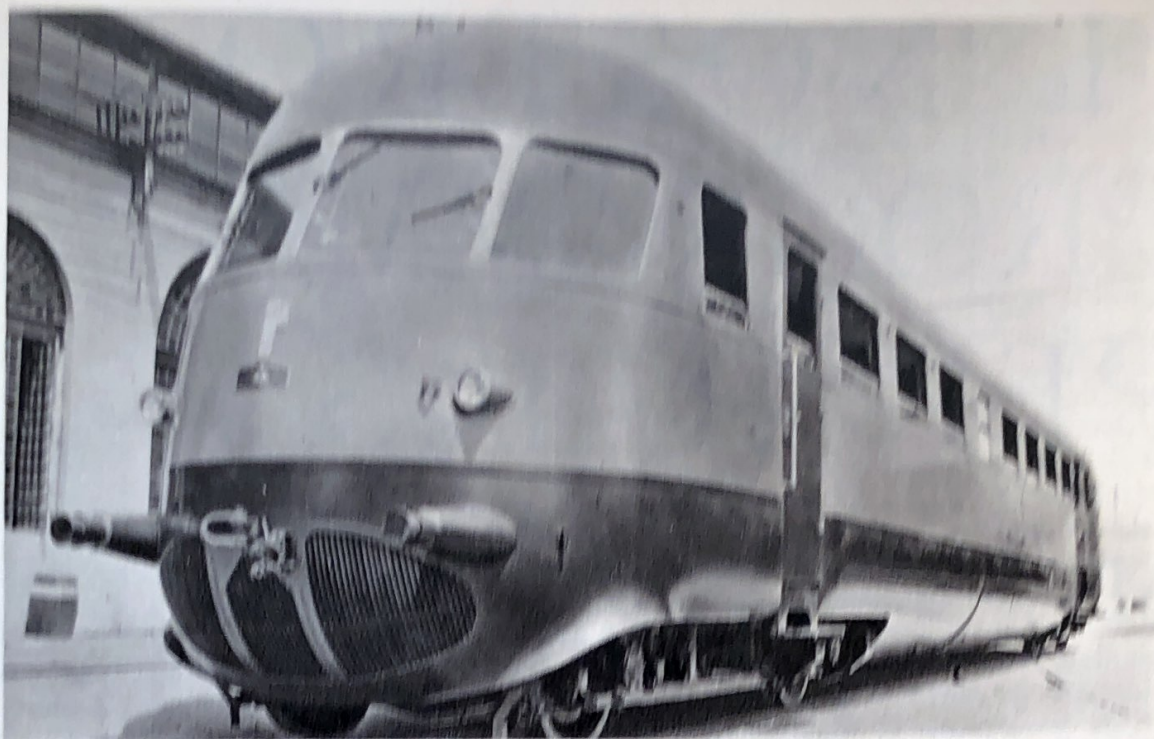
Perciò le ferrovie hanno dovuto studiare un acceleramento generale dei treni. I provvedimenti adottati hanno diverso carattere. Per gli omnibus è bastato alleggerire i treni, fare cioè treni di piccolo peso, che hanno rapide accelerazioni e, a pari potenza di trazione, raggiungono una maggiore velocità meccanica. Si sono così visti i treni leggeri composti di una o due vetture, a due sole classi (la 1ª classe, scarsamente utilizzata, è stata abolita senza danno per nessuno). Ma i treni leggeri sono in realtà... pesanti, causa l'apporto della locomotiva, il cui peso può superare quello della vettura. Il rimedio non è adatto a ogni caso.

Si è pensato allora all'impiego delle automotrici. Di automotrici se ne fecero a vapore, trenta o più anni addietro, in un esperimento in grande, ma con pieno insuccesso. La caldaia pesava troppo nel trasporto. Restano l'automotrice elettrica o quella a carburante: per intenderci, la Littorina. Se non fosse per la giusta pregiudiziale autarchica, la Littorina sarebbe il rimedio ideale per i treni che hanno percorso non molto lungo e fermate intermedie, o percorsi lunghi senza fermate.

Per queste nuove macchine fu giustamente pensato di svincolarsi dalle forme tradizionali delle carrozze ferroviarie. La tecnica moderna offre infinite risorse di materiale e di lavorazione, che permettono di costruire automotrici di grande capacità e di peso ridotto. Le vecchie vetture pesavano sino ad una tonnellata per posto: oggi si può fare una vettura che offre due, tre posti per tonnellata di peso. Con le forme aerodinamiche si è ottenuto un ultimo guadagno, abbassando la resistenza dell'aria. La Littorina è una automotrice veloce ed economica. Se poi essa è animata dalla corrente elettrica e non da carburante, i suoi pregi crescono.

Apparve presto che la tecnica delle Littorine poteva essere estesa al vero e proprio treno, e si crearono infine gli autotreni (alimentazione a carburante) e gli elettrotreni (alimentazione a corrente elettrica continua). La struttura di questi nuovi treni è identica e richiama la Littorina nell'impiego di materiali leggeri, nelle forme aerodinamiche, nell'abolizione della separazione dei compartimenti. Unica differenza dalle Littorine è che si compongono di due, tre, quattro pezzi snodati, per una capacità di cento a duecento posti. Quelli alimentati a carburante non hanno ancora fatto le prove finali sia per la pregiudiziale autarchica che ci trattiene dal farlo, sia perché il cambio di velocità per macchine a scoppio o del sistema *disel* (noi preferiamo scrivere *disel*, non Diesel, che è il nome esatto dell'inventore, ma si presta ad errori di pronuncia) dà luogo a qualche inconveniente. L'elettrotreno invece rappresenta una vittoria tecnica di altissimo valore.

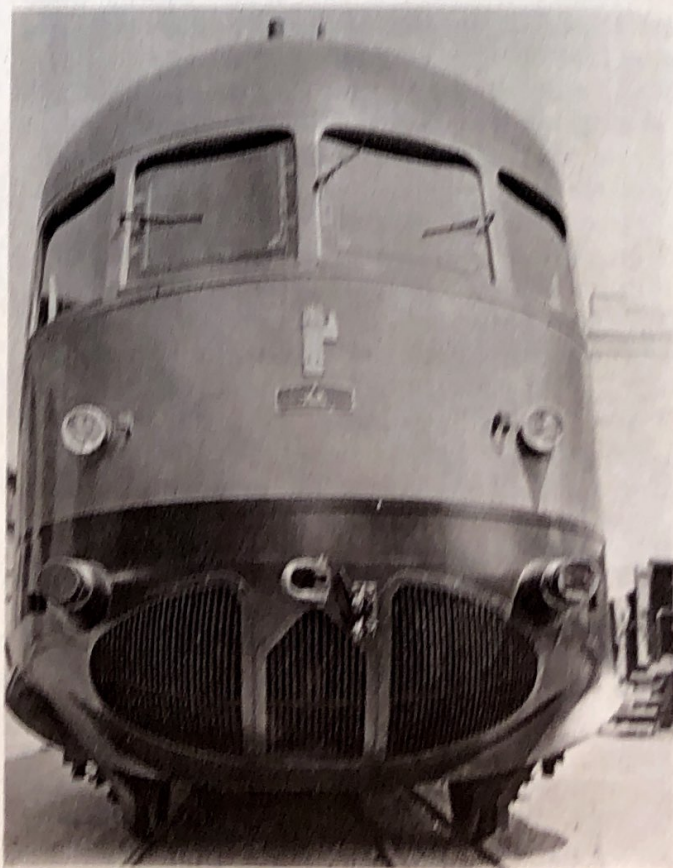
La trazione elettrica si è prestata, nei primi tempi del suo comparire, a qualche polemica per ragioni economiche. Si diceva che l'aggiunta dell'attrezzatura elettrica alle linee richiedeva un costo tale da non trovar compenso nell'economia conseguente dalla differenza fra la più alta spesa pel carbone e la spesa più modesta nell'energia chiesta ai nostri impianti idroelettrici. Ma, superata questa pregiudiziale per la ragione autarchica, è fuor di dubbio che la trazione elettrica presenta, di fronte alla trazione a vapore ed a

LITTORINA ANSALDO (VISTA DI FIANCO).

quella a carburante, notevoli vantaggi. I locomotori, a pari potenza, sono più leggeri della locomotiva, possono quindi raggiungere maggiore potenza, maggiori velocità, più elevate accelerazioni. Con l'elettrotreno si sono potuti realizzare tutti i pregi della trazione elettrica sia dal lato tecnico che da quello economico. Si narra che il Duce dopo aver fatto il primo viaggio in elettrotreno, abbia dichiarato esser stato quello « il suo più bel viaggio in ferrovia », aggiungendo che gli elettrotreni sono i treni dell'avvenire.

L'ultimo successo dell'elettrotreno fu registrato il 27 giugno scorso sulla Roma-Napoli. Si trattava di stabilire se e di quanto si potesse ancora ridurre la percorrenza fra le due metropoli, che era di circa un'ora e mezza. L'esperimento riuscì in pieno, perché il treno, partito da Roma, giunse a Mergellina (214 km.) in 78 minuti. Le registrazioni del tachimetro svelarono che in qualche punto la velocità meccanica aveva rasentato i 180 km. l'ora, mentre la velocità commerciale era stata di 164 km. —

Notisi che quando si parla di velocità ferroviaria si dice cosa sicura, garantita dall'orario. Lo stesso non avviene per i mezzi stradali e quelli aerei, che possono promettere soltanto una velocità approssimata.

Non si potrebbe meglio chiudere questo quadro generale dei progressi delle ferrovie italiane che citando i dati della elettrificazione, la quale, come dicevamo, migliora enormemente le condizioni di esercizio della ferrovia. Sono già elettrificati ed in esercizio 3950 chilometri: altri 1145 sono in corso di elettrificazione. Fra poco, col completamento della linea Milano-Bologna-Ancona, tutte le grandi comunicazioni della Penisola saranno esercitate col nuovo sistema di trazione. Da Milano a Napoli, una distanza che fino a pochi anni addietro sembrava inabbordabile (quanti milanesi sono stati a Capri?) si impiegheranno poco più di sette ore. Tutto questo è costato un grosso sforzo finanziario, specialmente per la costruzione delle due direttissime di Bologna e di Napoli, ma quale grande guadagno — se sapremo — ne potremo trarre! La « terra dei fiori, dei suoni, dei carmi », pur tenendo l'arma al piede per i suoi nemici, potrà agli amici sinceri offrire tutti gl'incanti meravigliosi del suo territorio, non ancora completamente esplorato dal Turismo.

FILIPPO TAJANI

LITTORINA ANSALDO (VISTA DI FRONTE).

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1939

Mentre ha inizio la spedizione del più importante dei doni riservati ai Soci nell'anno in corso – la «Guida dell'Africa Orientale Italiana» – non riuscirà ad essi discaro conoscere il nostro programma per il 1939.

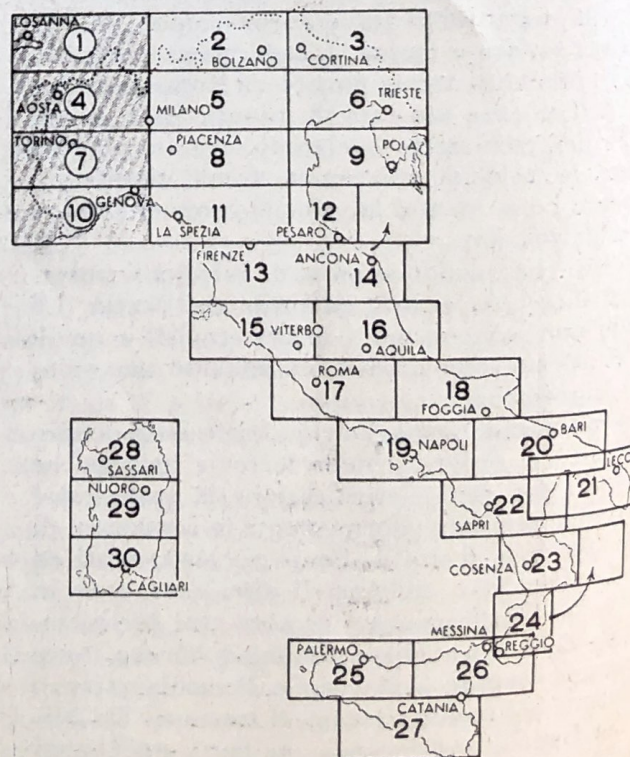
Tale programma si impernia su un'altra notevolissima pubblicazione, che verrà pure distribuita gratuitamente a tutti i Soci: il 2° volume della *Guida Breve d'Italia*. Dedicato all'*Italia Centrale*, esso comprenderà la descrizione delle seguenti cinque regioni: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzi.

Sopra le caratteristiche dell'opera – concettosità, sintesi, estrema chiarezza dell'esposizione, eleganza e praticità del formato – è superfluo, dopo la prova riuscitissima del primo volume, soffermarsi. Le caratteristiche di questo rimarranno intatte, anzi verranno affinate di quanto l'esperienza ha saputo suggerire. Merita però sottolineare il valore particolare della materia trattata in questo volume, che si confida possa esser pronto in aprile, così da poterne effettuare la spedizione con la maggior sollecitudine possibile nei mesi che precedono quelli delle escursioni, dei treni popolari, ecc. Nel quadro di bellezze naturali e di splendore d'arte offerto dalle cinque regioni, massimo rilievo sarà infatti dato alle due città che assommano in sé quasi tutte le glorie della nostra civiltà, Roma e Firenze. Gran parte del testo è per esse, che costituiranno come i due poli intorno ai quali graviterà la trattazione. Ma non con minor cura e con meno precisa ed efficace delineazione dei loro tratti caratteristici, vivi e sensibili attraverso gli innumerevoli monumenti, saranno descritte le altre città fiorenti dall'uno all'altro mare, fra le pieghe d'un paesaggio vario, ora sereno, ora dolce, ora severo, il tipico paesaggio italiano: da Pisa a Lucca e Siena, da Perugia ad Assisi, da Urbino ad Ancona, ad Aquila, da Viterbo alla nuovissima Littoria.

Come nel 1938, ai Soci annuali del prossimo anno, ai nuovi Vitalizi a quota 350 (inscrizione dal 1° gennaio 1938) e ai vecchi Soci vitalizi che hanno integrato la quota con la rimessa della differenza fra la somma pagata a suo tempo e quella di 350 attualmente vigente, verranno anche concessi dei *premi a scelta.* Basterà scorrere l'elenco che segue per apprezzarne il valore.

L'esperimento compiuto nell'anno che volge al termine ha dimostrato che i Soci sono molto lieti di poter esprimere la loro preferenza per pubblicazioni prima cedute soltanto a pagamento. Ciò infatti significa render loro più accessibile la vasta produzione del Sodalizio, in relazione alle esigenze ed ai gusti d'ognuno.

Per quel che si riferisce ai Soci vitalizi, rammentiamo che quelli aventi il numero di tessera fino al 1.070.010 entrarono a far parte del Sodalizio entro il 31 dicembre 1931 con L. 150; quelli dal N. 1.070.011 al N. 1.230.000, dal 1° gennaio 1932 al 31 dicembre 1935 con L. 200; quelli infine dal N. 1.230.001 in poi con L. 250. Il conguaglio ha quindi luogo col versamento rispettivo di L. 200, L. 150 e L. 100.

L'integrazione può essere fatta anche a rate, mediante versamenti mensili possibilmente non

Premio N. 1: Fogli 1-4-7-10 della "Carta automobilistica d'Italia al 200.000".

Premio N. 2: "Carta dell'Africa Orientale Italiana" al milionesimo (in sei fogli).

inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. La C. T. I. sarà grata al Socio che vorrà facilitarle il compito specificando — alla trasmissione di ciascuna rata — che si tratta di « acconto integrazione quota ».

Naturalmente il premio speciale concesso ai Vitalizi a quota 350 — e quindi anche a quelli che hanno conguagliato la vecchia quota — verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio ratealmente e subito dopo il versamento della prima rata.

Coloro che non ritenessero di integrare la quota-capitale, possono integrarne il reddito versando soltanto L. 10 annue. Questo versamento dà diritto di scegliere uno dei premi 1939.

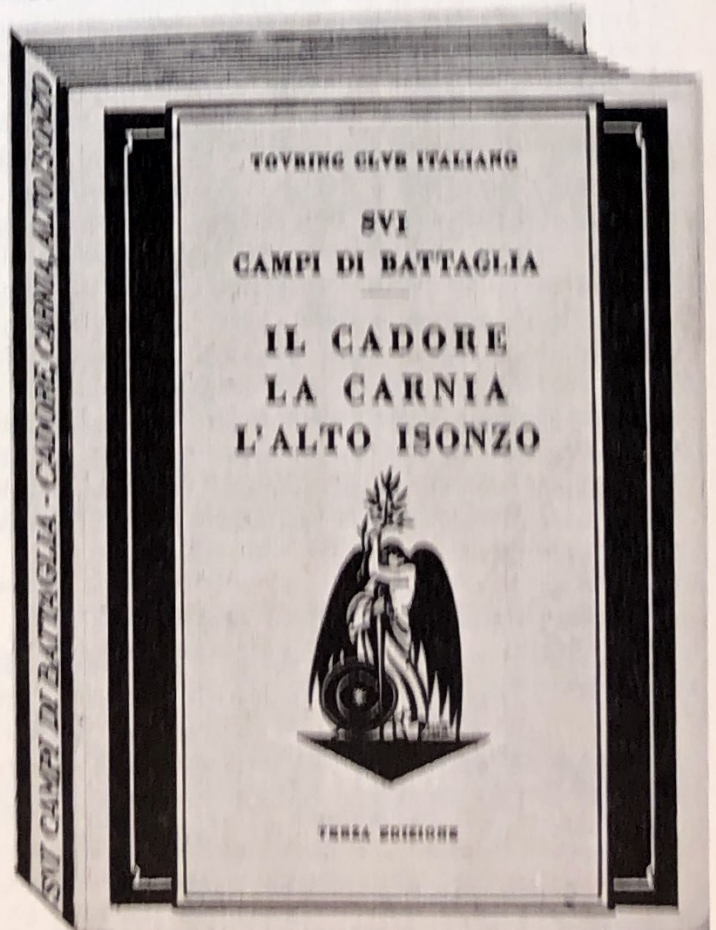
Ecco ora l'elenco delle pubblicazioni fra le quali i Soci potranno scegliere il *premio 1939*:

1. - Fogli N. 1-4-7-10 della " Carta Automobilistica d'Italia al 200.000 ".

È un dono veramente superbo, che soddisferà l'aspettativa dei numerosissimi fedeli della nostra produzione cartografica. Si tratta della grande Carta pubblicata pochi anni or sono e che è stata giudicata fra le migliori, anche nei confronti con la più accurata produzione straniera. Ma quanti dei nostri Soci la posseggono? Non molti, giacché essa — quando comparve — non potè essere offerta tra le pubblicazioni gratuite. Ora i Soci che non ne dispongono (coloro che ne sono provvisti sceglieranno, è ovvio, un altro premio) hanno così la possibilità di iniziare la raccolta di una di quelle opere turistiche fondamentali che sono una prerogativa della nostra Consociazione, come la « Carta d'Italia al 250.000 », distribuita dal 1905 al 1914, e la « Guida d'Italia », offerta in dono ai Soci dal 1914 al 1929.

Il titolo di « Carta Automobilistica » non tragga in inganno. Non si tratta di un'opera concepita e realizzata solo per chi ha la fortuna di possedere un'automobile: *Essa serve egualmente a tutti i turisti*. Si volle chiamarla « Carta Automobilistica » anche per richiamare l'attenzione dei numerosi stranieri che percorrono l'Italia su una pubblicazione che può interessarli in modo particolare. Percorrere una strada con qualsiasi mezzo, cercando il proprio itinerario sul nostro 200.000, è davvero una gioia, tanto il paesaggio vi è suggestivamente rappresentato. Ciò che si ignorava si manifesta subito evidente. I 4 fogli (1-4-7-10) preparati per il 1939 vennero aggiornati con ogni cura e comprendono la parte occidentale dell'Italia Settentrionale, dal meridiano del Monte Tabor a quello di Milano. Ogni foglio ha il formato di cm. 110 per 50. I fogli, come risulta dal quadro d'unione, sono 30, e la loro distribuzione sarà compiuta in circa sette anni.

2. - " Carta dell'A. O. I. " al milionesimo (in sei fogli).

È un altro dono cospicuo già compreso nell'elenco dei premi del 1938 e di cui ha già approfittato un buon numero di Soci. Abbiamo

Premio N. 3: Volume III della " Guida dei Campi di Battaglia ".

Premio N. 4: Annuario Generale 1938.

pensato che ripeterne l'offerta era un vero servigio reso a coloro – e saranno in breve tutti gli Italiani – che desiderano di approfondire la conoscenza dell'Impero. Si aggiunga poi che ora essa è pronta, e tutti possono quindi rendersi conto della sua entità. Si tratta di una cartografia di primissimo ordine e di vaste dimensioni, da misurarsi addirittura a metri quadrati, giacché la superficie disegnata raggiunge i mq. 3,30 circa. La Carta, stampata a 6 colori su 6 grandi fogli, ognuno del formato di cm. 65 per 100, offre una chiara visione dell'estesissima rete stradale già sostituitasi alle scoscese mulattiere abissine; delle strade minori e delle piste camionabili che raggiungono ormai ogni angolo dell'immenso territorio; dell'idrografia, dell'orografia, delle divisioni territoriali, della toponomastica: di tutto ciò, insomma, che serve a riconoscere nella sua struttura fisica, nei suoi ordinamenti politici e nelle sue risorse economiche il vastissimo nostro Impero africano.

3. - " Guida dei Campi di Battaglia ".

Il terzo volume della serie: «*Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo*». Il nutrito volume (280 pagine, 145 illustrazioni e 9 cartine) tornerà sommamente gradito ai Soci che nel 1938 ebbero a scegliere i primi due volumi della stessa Guida e che desiderano di continuare la raccolta.

4. - " Annuario Generale 1938 ".

Già lo possiede la stragrande maggioranza dei Soci, che lo hanno ricevuto quest'anno. Nondimeno, anche di esso abbiamo voluto ripetere l'offerta nell'eventualità che il grosso volume di ben 1024 pagine, corredato da un vero piccolo Atlante d'Italia al 550.000, diviso in 121 quadri, possa essere desiderato da coloro che lo scorso anno scelsero altro premio o dai nuovi Soci che si inscrivono per il 1939.

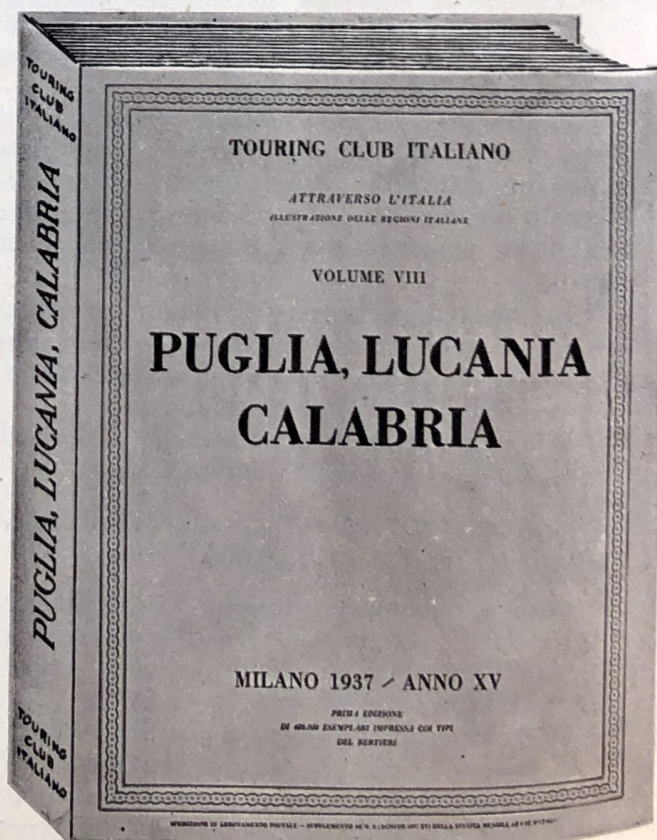
5. - Un volume a scelta ...

... fra quelli pubblicati della collezione «*Attraverso l'Italia*»: 1. Piemonte – 2. Lombardia: parte I – 3. Lombardia: parte II – 4. Sicilia – 5. Toscana: parte I – 6. Toscana: parte II – 7. Campania – 8. Puglia, Lucania, Calabria.

Molti sono i Soci che, essendo entrati a far parte del Sodalizio solo in questi ultimi anni, non dispongono della raccolta completa: ecco una occasione opportuna per provvedersi di uno dei volumi arretrati. La continuazione di questa collana verrà ripresa nel 1941.

6. - " Guida Breve d'Italia " - Vol. I.

È ovvio che questo volume, distribuito nel 1937, possa interessare molti nuovi Soci, desiderosi di completare senza spesa la bella ed utile collana. In 384 pagine, 2 carte e 34 piante di città, esso descrive 7 regioni: Piemonte, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia, Liguria, Emilia con la Romagna e la Repubblica di S. Marino.

La scelta del premio può essere fatta da tutti i Soci annuali che rinnoveranno la quota per il prossimo anno – inviando alla nostra Amministrazione l'importo di L. 22,20 – entro il termine massimo del 15 novembre 1938-XVII. Ai ritardatari non

Premio N. 5: Un volume a scelta della collezione " Attraverso l'Italia ".

Premio N. 6: Vol. I della " Guida Breve d'Italia ".

sarà consentita la scelta e verrà spedito il Premio N. 1. Risulta quindi evidentissima la convenienza per i Soci annuali di rispondere con sollecitudine all'appello di rinnovo della quota, perché in questo modo si assicurano la possibilità di ottenere subito la pubblicazione preferita.

Facciamo presente che l'obbligo del Socio di rinnovare l'inscrizione entro il *15 novembre* è statutario.

I Soci vitalizi inscritti dopo il 1° gennaio 1938 ed i vecchi Soci che hanno allineato la quota dovranno comunicare la scelta del premio speciale entro il 31 dicembre 1938. Trascorsa questa data spediremo senz'altro il premio N. 1, cioè i 4 fogli della « Carta d'Italia al 200.000 ».

I Soci vitalizi che, invece di allineare la quota, preferiscono pagare l'importo annuo di L. 10, all'atto del versamento dovranno indicare il premio desiderato.

Spedizioni dei Premi.

Il II volume della *Guida Breve d'Italia* uscirà in luce, come s'è detto, nel mese di aprile, ma per la sua distribuzione a tutti i Soci occorreranno circa tre mesi. I Vitalizi e gli abbonati a *Le Vie d'Italia* avranno, come sempre, la precedenza. I doni nn. 2, 3, 4, 5, 6 sono pronti e verranno spediti a mano a mano che i Soci aventi diritto al premio comunicheranno la loro scelta. Il premio n. 1 (Fogli 1, 4, 7 e 10 della *Carta Automobilistica d'Italia*) sarà pronto in novembre.

Alcuni Soci ci hanno chiesto:

Quando uscirà il III volume della « Guida Breve d'Italia »?

Rispondiamo che esso sarà pronto nel 1940.

I fogli della « Carta al 200.000 », costituenti il premio N. 1, non possono essere che quelli elencati, cioè i N. 1-4-7-10?

Sì, perché non sono ammesse sostituzioni di sorta. I Soci che desiderassero ricevere gratuitamente altri fogli devono attendere i prossimi anni, durante i quali continueremo la distribuzione. Ricordiamo però che i 30 fogli che compongono questa Carta sono in vendita ai prezzi sotto indicati.

Se un Socio, dopo aver ottenuto una « pubblicazione-premio », ne desiderasse eventualmente delle altre, a quali prezzi potranno essergli cedute?

A questa domanda e alla precedente rispondiamo col seguente specchietto:

	Sede	Italia, Impero Colonie	Estero
1. Fogli N. 1-4-7-10 della « Carta al 200.000 »	L. 20,—	L. 21,60	L. 24,—
Ogni foglio separato della « Carta al 200.000 »	» 5,—	» 6,—	» 7,50
Ogni foglio oltre il primo	» 5,—	» 5,20	» 5,50
La raccolta completa dei 30 fogli	» 80,—	» 85,—	» 95,—
2. « Carta dell'A.O.I. » al 1.000.000 in sei fogli	» 15,—	» 17,—	» 20,—
Ogni foglio separato	» 3,—	» 3,80	» 5,—
Ogni foglio oltre il primo	» 3,—	» 3,20	» 3,50
3. Vol. III della « Guida dei Campi di Battaglia » (« Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo »)	» 11,—	» 12,—	» 16,—
4. Annuario Generale 1938	» 15,—	» 17,—	» 20,—
5. « Attraverso l'Italia », un volume a scelta .	» 14,—	» 17,—	» 20,50
6. « Guida Breve d'Italia - Vol. I »	» 10,—	» 11,—	» 12,—

Come nello scorso anno, anche per il 1939 i vecchi Soci vitalizi hanno la possibilità di procurarsi il *premio speciale*, pur non versando la quota integrativa né le L. 10 di adeguamento del reddito, ove soddisfino ad una delle seguenti condizioni:

a) presentino, da oggi al 30 giugno 1939, un nuovo Socio vitalizio o 5 nuovi Soci annuali;

b) si abbonino, o rinnovino l'abbonamento, entro il 15 novembre 1938, a « Le Vie d'Italia » od a « Le Vie del Mondo » per il 1939, e presentino entro il 30 giugno 3 nuovi Soci annuali;

c) versino l'importo dell'abbonamento cumulativo a « Le Vie d'Italia » ed a « Le Vie del Mondo » per il 1939 (L. 70,— complessive; estero L. 107,—) entro il 15 novembre 1938, e presentino 2 nuovi Soci annuali entro il 30 giugno 1939.

I Soci che desiderano di ricevere le pubblicazioni del prossimo anno in piego raccomandato, anziché in piego semplice, dovranno unire un supplemento di L. 3,— (estero L. 6,—).

II° CORSO COLONIALE. SCUOLA «LA RINNOVATA». UNA LEZIONE PRATICA. (Fot. Arg

VOLONTÀ E AZIONE NELL'ITALIA D'OGGI

LA DONNA SI PREPARA AI SUOI COMPITI COLONIALI

Quattromilaseicentosessantasei donne lombarde (1299 in Milano, 3367 in provincia di Milano) hanno frequentato il secondo Corso di «preparazione alla vita coloniale» con perseveranza e diligenza ammirevoli, e si sono diplomate donne coloniali.

Il loro impegno d'alunne ebbe riscontro nella collaborazione dei docenti, volonterosa e gratuita. Esse, le scolare, appartengono a tutti i ceti sociali, abitano le città o le borgate, o addirittura i casolari della campagna: sono donne fasciste, o giovani fasciste, o ancora non inscritte. Hanno compreso la necessità e direi l'urgenza del prepararsi ad una eventuale missione, hanno accolto l'invito dell'Istituto Fascista dell'Africa Italiana con l'animo deciso e intento di chi crede nella possibilità di raggiungere un fine, purché vi si spenda buona applicazione e fatica. È un'antica fede della loro gente: esse non deflettono dalla tradizione. Lavorano, o accudiscono, l'intera giornata: e la sera, o la domenica, andavano alla lezione africana. Vivono nelle vie sperse o nei borghi lontani: e la bicicletta o la tranvia suburbana le ha portate alla Regia Scuola, alla Sala, all'Istituto, al cinematografo vuoto, al «locale spazioso» insomma, dove potessero udire la voce di chi sa e di chi consiglia, e udirla non senza profitto, anzi con profitto intero. In alcuni casi si distribuiron loro dispense dattiloscritte, come ai giovani delle università. Qualche volta, in Lombardia, accade che piova, o tiri vento: ma le donne colonialiste furono egualmente presenti, egualmente attente.

I raduni furono promossi dall'Istituto Fascista dell'A.I., un'ideale continuazione della Soc. Esplo razioni di Manfredo Camperio; se non che ogg vengono chiamati e adunati non i pochi, ma molti; non un manipolo di esploratori, ma un falange di colonizzatori. E hanno secondato l'im pulso dell'I.F.A.I., dovunque, in Milano nella provincia, i fasci, i podestà, i dirigenti co loniali dislocati presso i gruppi rionali, in mol casi i parroci, e insomma tutti gli uomini di buo na volontà, che il loro ufficio od incarico senton come una consegna del fare, non del ristare.

In Milano, per ovvie ragioni, cinque corsi cinque località diverse: Umanitaria, Scuola Sa chi, Gruppi rionali Mameli, Mussolini, Tono In provincia, difficoltà ben maggiori: sparse città, i borghi, e la gente, si son dovute acc gliere quante volontarie e alunne si inscri sero ai 42 corsi dislocati un po' dappertutt in 42 punti di ottimo raduno: da Monza a P derno e a Cesano Maderno, a Carate, a Cesa a Novate, a Bollate; da Paullo a Magenta, Lissone alla Cascina Vecchia, a Lodi, ad Abbi tegrasso, ad Arcore, a Melegnano, a Sant'Ange Lodigiano, a Santa Maria frazione Garbagna a Cuggiono e a Ceriano Laghetto. C'è da insiste sul «frazione Garbagnate», sul «Cascina Ve chia» e sul «Laghetto», perché proprio ques nomi ci dicono lo spirito, la serietà, la fattivi d'una gente; ci dicono da quali termini e lont nanze della verde campagna, dopo l'opificio e fratelli e il pollaio, la ragazza biciclettasse al scuola popolare dell'Impero, per ascoltarvi alcu suggerimenti del sapere e della esperienza, ch

le venivano dati, perché un difficile compito fosse affrontato dalla sua serenità e dalla sua sicurezza, non dall'ansia incerta e dall'ignara acquiescenza ai deliberati del destino. Il destino è, molte volte, la nostra attitudine o inettitudine a combinare un qualche cosa. Il destino è un cavallo, e da tener con briglia: e la briglia è la nostra fede in un bene possibile e in un meglio probabile, purché vi si spendano attorno intelletto e fatica: una buonissima briglia pur sempre, e di vecchia marca nostrana.

Una donna che sa medicare una ferita, approntare il pane, cuocere un cibo un po' duro, capir subito che cos'ha il suo bimbo, che strilla tanto perché gli fa molto male il pancino; una donna che sa piantare una tenda, schiacciare un rospo, rifiutar l'acqua marcia e trovare la buona; e andare, insomma, un po' sciolta nel mondo e quindi anche in A.O.I., guarita dall'orripilante timore pel primo lucertolone che le saetti tra i piedi, quella è giusto la donna che ci vuole oggi, in patria e in colonia. Dunque, coraggio e avanti. La donna-salame in barca, francamente, per costruire l'Impero non serve.

I corsi promossi dall'I.F.A.I. mirano appunto a preparare e a diplomare una tal donna. Le madri e le ragazze lombarde erano la scolaresca. I docenti, il «corpo insegnante» di questa singolare autoscuola, cioè di questa scuola ubiqua del buon volere e della fede d'una provincia d'Italia, sono stati uomini e donne di buon volere e di fede: non hanno lesinato il loro tempo né la

IL SEN. G. DE CAPITANI — PRESENTI S. A. R. IL CONTE DI TORINO E L'ON. ITALO BONARDI, COMMISSARIO DELLA SEZIONE LOMBARDA DELL'I. F. A. I. — INAUGURA IL II° CORSO DI PREPARAZIONE ALLA VITA COLONIALE. 12 MARZO 1938-XVI.

(Fot. Argo)

II° CORSO COLONIALE. SCUOLA SACCHI. LEZIONE PRATICA DI ORTICOLTURA.

(Fot. Stucchi)

IIº CORSO COLO[...] SCUOLA «LA [...] VATA». LAVORA[...] DELLA STUOIA.

(Fot. [...]

loro fatica dopo le occupazioni consuete: non si sono risparmiati né tram né treno né tardo ritorno serale o domenicale, pur di recare alla diligente attenzione d'un popolo la voce normativa della esperienza, della consapevolezza, dello studio. Nessun compenso e nessuna retribuzione: (stavo per aggiungere «beninteso»!): e molte volte neppure la rifusione delle spese di viaggio. La certezza di spendere utilmente la propria attività per delle anime attive, di mettere il proprio sapere a disposizione di quante avessero a profittarne per sé e per i destini imperiali d'Italia, la viva partecipazione a un'idea, che il loro insegnamento ottenne dalle discenti, ecco, ad essi, [...] miglior premio. Così avvenne alla Cascina Ve[...]chia, a Santa Maria frazione Garbagnate, a C[...]riano Laghetto.

Il programma dei corsi, tanto in città che [...] provincia, è stato svolto per lo più dai collab[...]ratori della Sezione Milanese dell'I.F.A.I., [...] cui figurano professori delle diverse disciplin[...] medici, avvocati, studiosi. Particolare interes[...] hanno destato le lezioni aventi un tema prati[...] od applicativo. E gli «esami finali», a cui le alunn[...] si sono presentate nella loro quasi totalità, a Mi[...]lano e fuori, testimoniarono d'una volontero[...]

COME SI PUÒ SCRIVERE SOTTO LA TENDA AFRICANA. (Fot. Argo)

IL PRANZO È SERVITO! (Fot. Arg[...]

II° CORSO COLONIALE. SCUOLA «UMANITARIA». UNA LEZIONE DI PANIFICAZIONE.

(*Fot. Argo*)

applicazione, d'un vivo spirito di osservazione, d'una sincera adesione all'idea coloniale, che è oggi tra le più congeniali allo spirito italiano.

Argomento delle lezioni fu, nella misura del possibile, tutto ciò che pertiene alla vita in colonia: geografia dell'A.O.I. e della Libia, storia della conquista e della esplorazione, economia coloniale, colture coloniali, igiene tropicale, analisi delle acque, puericoltura, orto, giardinaggio, allevamento; stirpi, usi e costumi in A.O.I. Altri e vivi temi: le donne in colonia, l'opera dei missionari, l'antica colonizzazione romana, l'atteggiamento che il bianco deve osservare verso l'indigeno, la tenuta della casa e della tenda. Spesso le lezioni vennero accompagnate da proiezione cinematografica, da pratici saggi di panificazione, di orticoltura, di arredamento.

C'è da aggiungere l'augurio che i corsi si ripetano e si moltiplichino, c'è da esprimere la certezza che le donne italiane, ove se ne dia loro l'occasione, sapranno essere in colonia quello che sono in patria: le compagne, le madri, le consolatrici di chi lavora, di chi osa, di chi vince, poiché la vittoria è bene spesso il premio di una volontà senza soste e di una paziente fatica.

C. E. GADDA

CAMERA DA LETTO NELLA TENDA AFRICANA. (*Fot. Argo*)

COME SI ALLESTISCE UNA CAPANNA AFRICANA. (*Fot. Argo*)

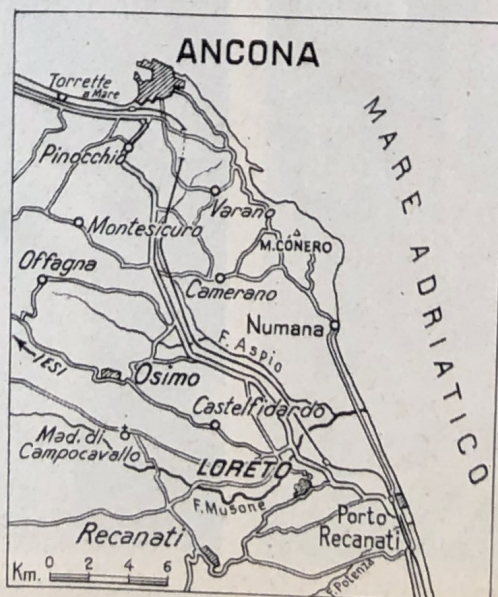
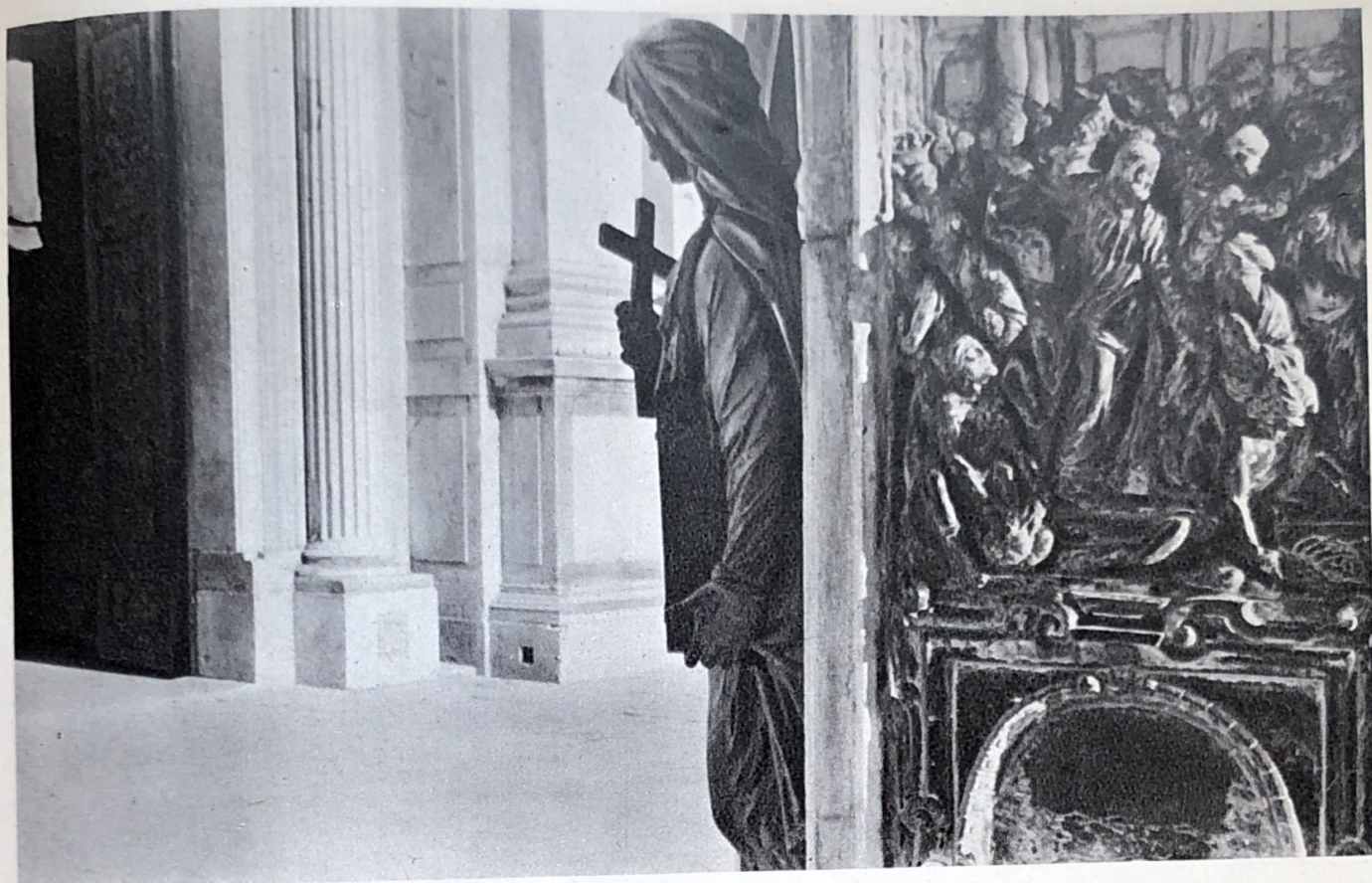
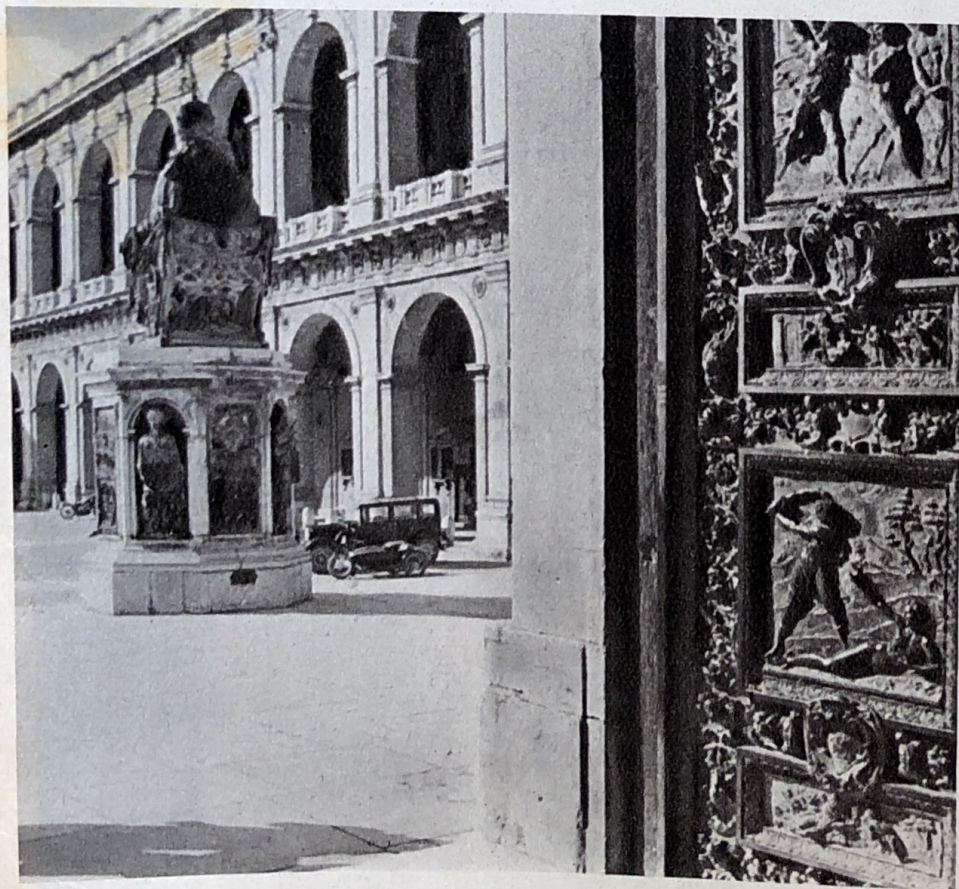
PANORAMA DI LORETO E DEL SANTUARIO DELLA S. CASA. (Fot. Loretan

TRENI BIANCHI A LORETO

Loreto è la città santa d'Italia; il Santuario dei miracoli. Oggi, come nei secoli scorsi, il suo astro torna a risplendere. Sembra che la mano di Dio passi benedicendo questo approdo di speranze, contro il quale la bufera del male getta, dalle regioni più lontane, migliaia di derelitti. Qui le voci del dolore si spengono. Sotto il possente e pur dolce suono dei bronzi lauretani la carne armonizza con lo spirito, la preghiera ardentemente scandisce il desiderio dell'anima, come un bisogno di liberazione dalle terrene sofferenze, e sale ai Cieli, lontana dal frastuono della mondanità.

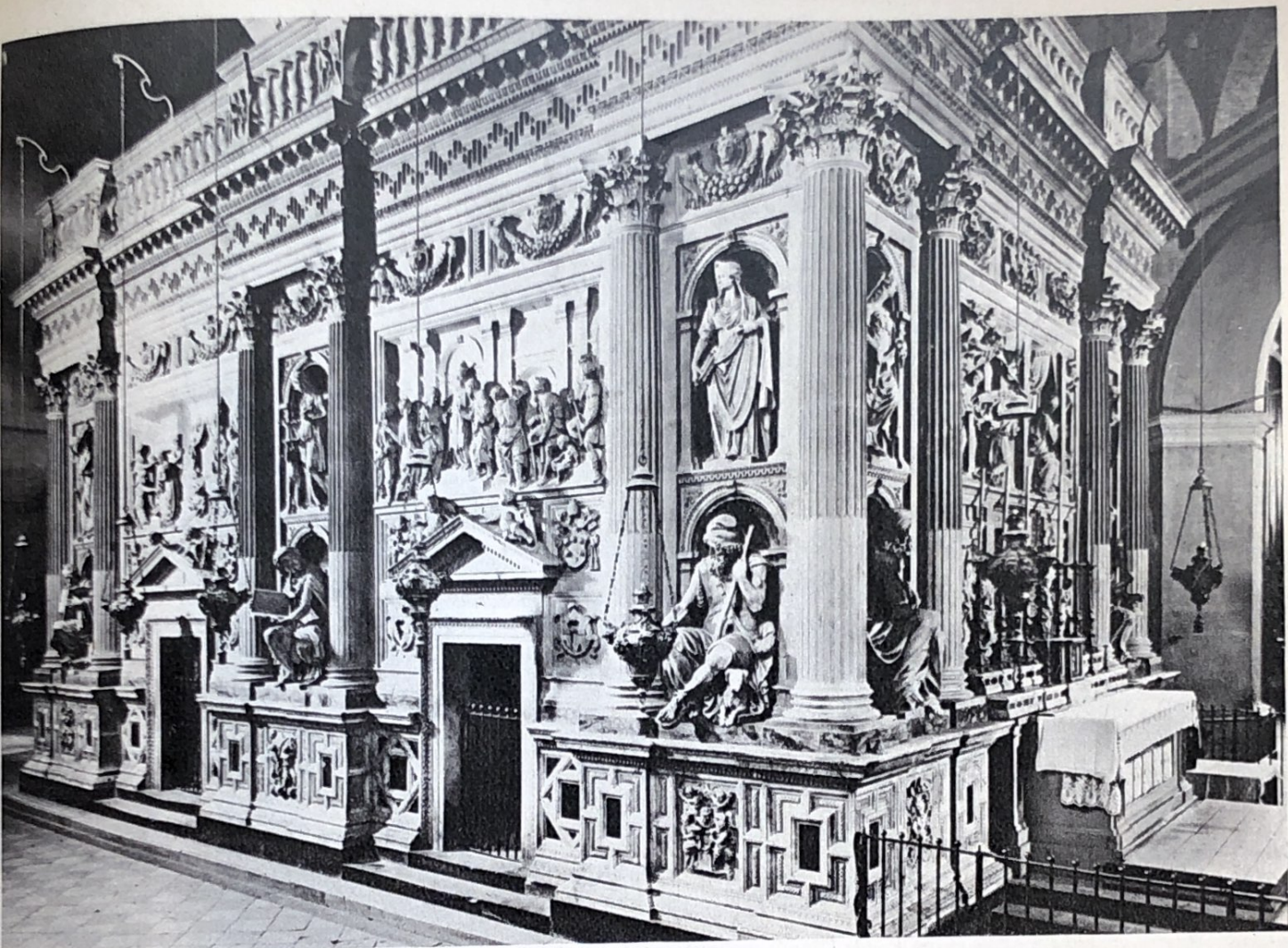
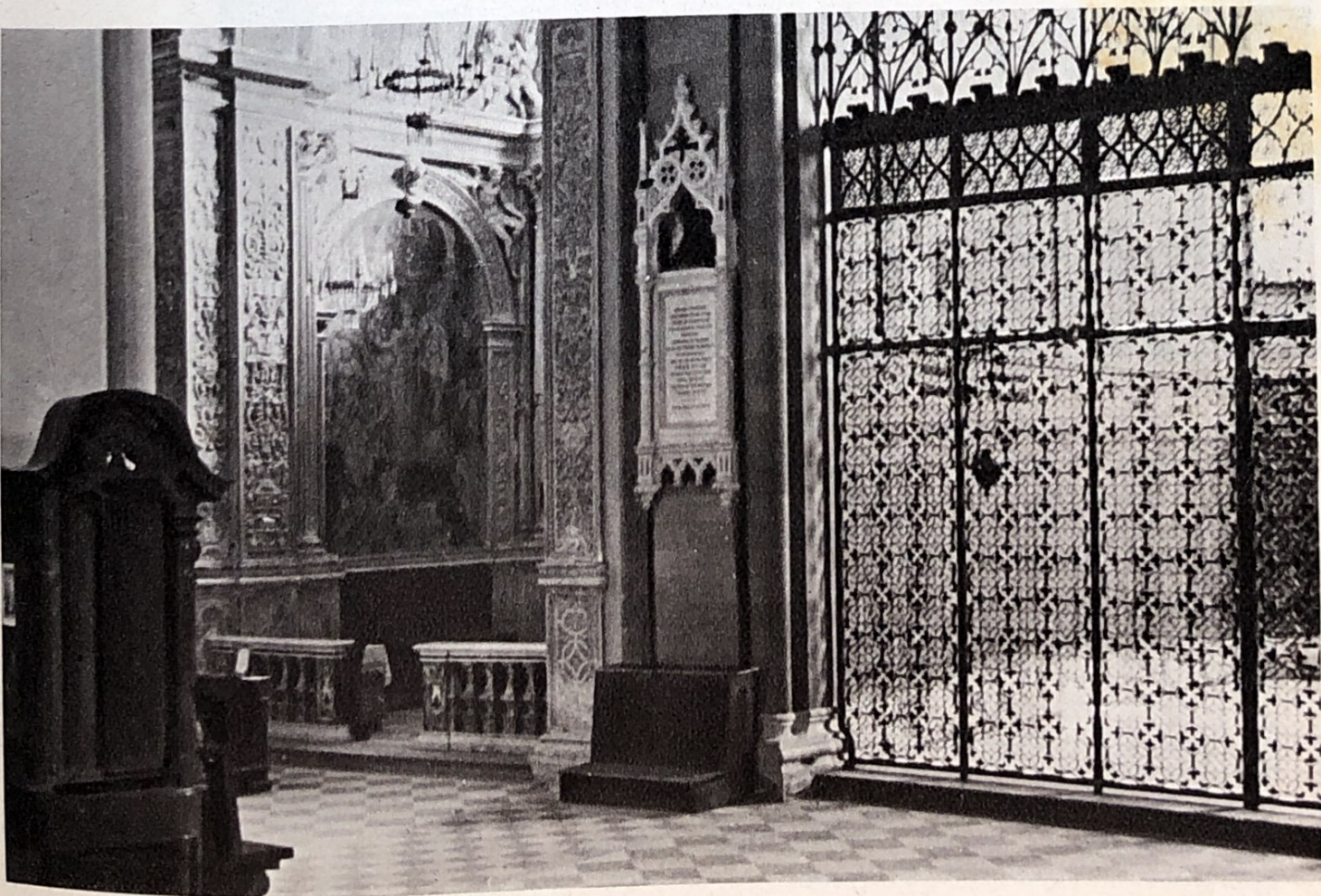
Il Santuario è circondato da una ridente cittadina, nella quale mai nessuno si è sognato di portare il lusso e i piaceri della vita. Alla Madonna degli aviatori piace starsene in silenzio, beneficare in silenzio, così come in silenzio giunse quella notte del 10 dicembre 1294 da Tersatto (Fiume), attraverso l'Adriatico, portata da un volo di angeli.

Ai primi di maggio cominciano ad arrivare i treni bianchi e il doloroso ciclo si conchiude in ottobre. Vengono dalla Lombardia, dal Piemonte, dal Veneto, dal Lazio, dalla Sicilia.

Chi ha assistito ad uno di questi arrivi non lo dimenticherà più. Il treno, sul binario morto, sembra deserto. Dagli scompartimenti nessuno discende. Un silenzio religioso regna nella stazione. Solo si ode l'ansito della locomotiva. Passa qualche istante, poi la dolcezza del crepuscolo, l'odore umido e grasso delle piantagioni che si alza dalla campagna verdeggiante, inducono ad affacciarsi qualche volto affralito. Appaiono visi soavi di ancelle, vestite di bianco e di azzurro; di dame, di medici, di sacerdoti. Si vede il biancore dei cuscini, delle coperte...

LORETO. — SANTUARIO DELLA S. CASA. SPOSALIZIO DI MARIA. BASSORILIEVO MARMOREO ALL'ESTERNO DELLA SANTA CASA (ANDREA SANSOVINO, 1460-1529, E NICOLÒ TRIBOLO, 1500-65).
(*Fot. Alinari*)

LORETO. — LA BELLA STATUA DI SISTO V BENEDICENTE IN SEDIA GESTATORIA (ANT. DI BERNARDINO CALCAGNI, 1589), VISTA DALLA PORTA MEDIANA DEL SANTUARIO.
(*Fot. Carafòli*)

Poco distante dal convoglio sono allineate le autolettighe ove saranno deposti i « barellati », mentre gli ammalati meno gravi saliranno al Santuario su apposite vetture.

Subito dopo il segnale, si spalancano gli sportelli del treno e i barellieri si accostano alle carrozze, coadiuvati nella pietosa fatica dalle dame e dagli infermieri. Il trasporto dell' infermo, fra treno e autolettiga, avviene con somma diligenza, con attenzione affettuosa, con gesti misurati. Poi il treno resta abbandonato, mentre questa umanità dolorante sale in lunga fila verso il colle, in cima al quale giganteggia l'immenso edificio della Basilica, sormontato dalla cupola, illuminata dalla luce della fede.

Intanto in città si sparge la notizia che sta per giungere il corteo. Loreto, per quanto

LORETO. – IL MIRABILE RIVESTIMENTO MARMOREO ARCHITETTONICO DELLA SANTA CASA. (*Fot. Alinari*)

LORETO. – UN ANGOLO DELL'INTERNO DEL SANTUARIO DELLA S. CASA: LA MAGNIFICA CANCELLATA DELLA «CAPPELLA DI S. GIUSEPPE, O DEGLI SPAGNOLI», E SCORCIO DELLA «CAPPELLA DELL'ANNUNCIAZIONE, DETTA DEL DUCA D'URBINO». (*Fot. Carafòli*)

LORETO. – PIAZZA DELLA MADONNA E FACCIATA DEL SANTUARIO DELLA SANTA CASA.

(Fot. Carafòli)

traboccante di visitatori, sembra una città muta. Su tutti i volti si legge l'ànsicsa attesa. E quando le autolettighe e le barelle sfilano dirette in piazza della Madonna, la folla si riversa colà e non l'abbandonerà fino a che i malati non prenderanno posto nei Palazzi Apostolici.

In seguito si svolgeranno incomparabili scene di devozione. La piazza del Tempio, adornata della monumentale fontana del Maderno, rimarrà gremita dalle prime ore del mattino sino al tramonto profumato d'incensi, echeggiante di canti liturgici. E centinaia di malati, inchiodati sui lettini ambulanti, attenderanno che scenda sui loro poveri corpi lo sguardo della Vergine.

Le funzioni propiziatorie si svolgono al mattino nella Basilica e nel pomeriggio in Piazza della Madonna, dove agli infermi viene impartita la Benedizione Eucaristica.

Entra dall'arco bramantesco la lunga teoria delle barelle, che verranno disposte sui due lati dell'Altar maggiore. Nel preludio di tante speranze si pensa, guardando i sofferenti, che ognuno d'essi si avvia alla Casa Madre, rozza e imbrunita dai secoli, con un'ansia di spasimo, con un tremore di angoscia, con un grido chiuso in gola.

Poi hanno inizio le preghiere.

Un sacerdote nel mezzo, rinnovatore del mito primigenio, spiritualizzato nel suo compito di interprete verso Dio, legge nel libro delle orazioni, levando al cielo le invocazioni lauretane.

Una doppia fila di Francescani – i custodi del Santuario – sta inginocchiata seraficamente.

LORETO. – LA IMPONENTE PARTE ABSIDALE DEL SANTUARIO, COL « CAMMINO DI RONDA », COSTRUITO DA BACCIO PONTELLI, PER INCARICO DI PAPA INNOCENZO VIII, CONTRO LE SCORRERIE DEI PIRATI.

(*Fot. Carafòli*)

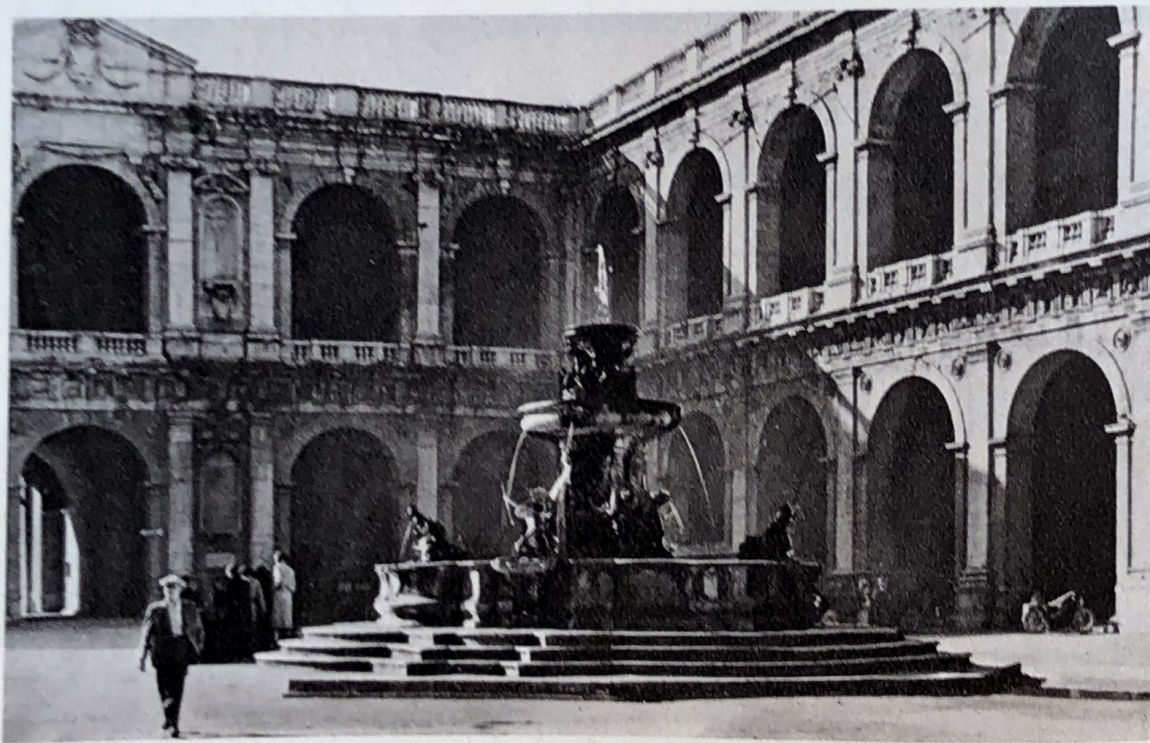
LORETO. – PELLEGRINI CHE SOSTANO PER LA REFEZIONE SOTTO IL BASTIONE DEL SANGALLO.

(*Fot. Carafòli*)

LORETO. – « PORTA MARINA » E BASTIONE DEL SANGALLO (SU CUI SCORGESI LA GARITTA DI SCOLTA COL CAMPANILETTO PER L'ALLARME).

(*Fot. Carafòli*)

LORETO. – LA VIVACE FONTANA DEI GALLI, FATTA COSTRUIRE DAL CARDINALE ANTONIO MARIA GALLO (XVIII SEC.), IN PIAZZA G. LEOPARDI.

(*Fot. Carafòli*)

LORETO. – PIAZZA DELLA MADONNA, LATO NORD-OVEST.

(*Fot. Carafòli*)

Si spande l'incenso.

Accanto ai malati sono le dame e le ancelle.

Quando i barellieri, che fino allora si sono tenuti dietro le rispettive barelle, sollevano i loro fardelli per avviarsi nell'interno della Casa Madre, la funzione religiosa entra nella fase della sua massima emotività. Colui che per la prima volta si trova presente a questo rito, che per la prima volta ode le invocazioni alla misericordia divina, ne è profondamente scosso. Dinanzi ha il primo turno di barellati che attendono di essere introdotti nella mistica Casetta, dalla quale esce una luce tenue, una luce che sembra venire di lontano, e dove in misterioso raccoglimento, coperta dal suo manto regale ingemmato, che nasconde quasi il Figliolo, si trova Colei che le folle adorano.

I barellati entrano. Li seguono ancelle e dame; fedeli attoniti; gente che non credeva e che ora, muta, guarda. A tre, a quattro per volta le barelle vengono disposte davanti all'altarino. Tutti i presenti si abbattono in ginocchio. La voce di un monaco scandisce queste parole: « Signore, il figlio che tu ami è malato? »; « Signore, guarisci il figlio che ami, tu che lo puoi! ». « Signore, il figlio che tu ami è cieco? »; « Signore, fa che egli veda ». « Signore, il figlio che tu ami è sordo? »; « Signore, fa ch'egli oda! »...

LORETO - SDRAIATI SULLE BARELLE, GLI AMMALATI ATTENDONO LA SANTA BENEDIZIONE

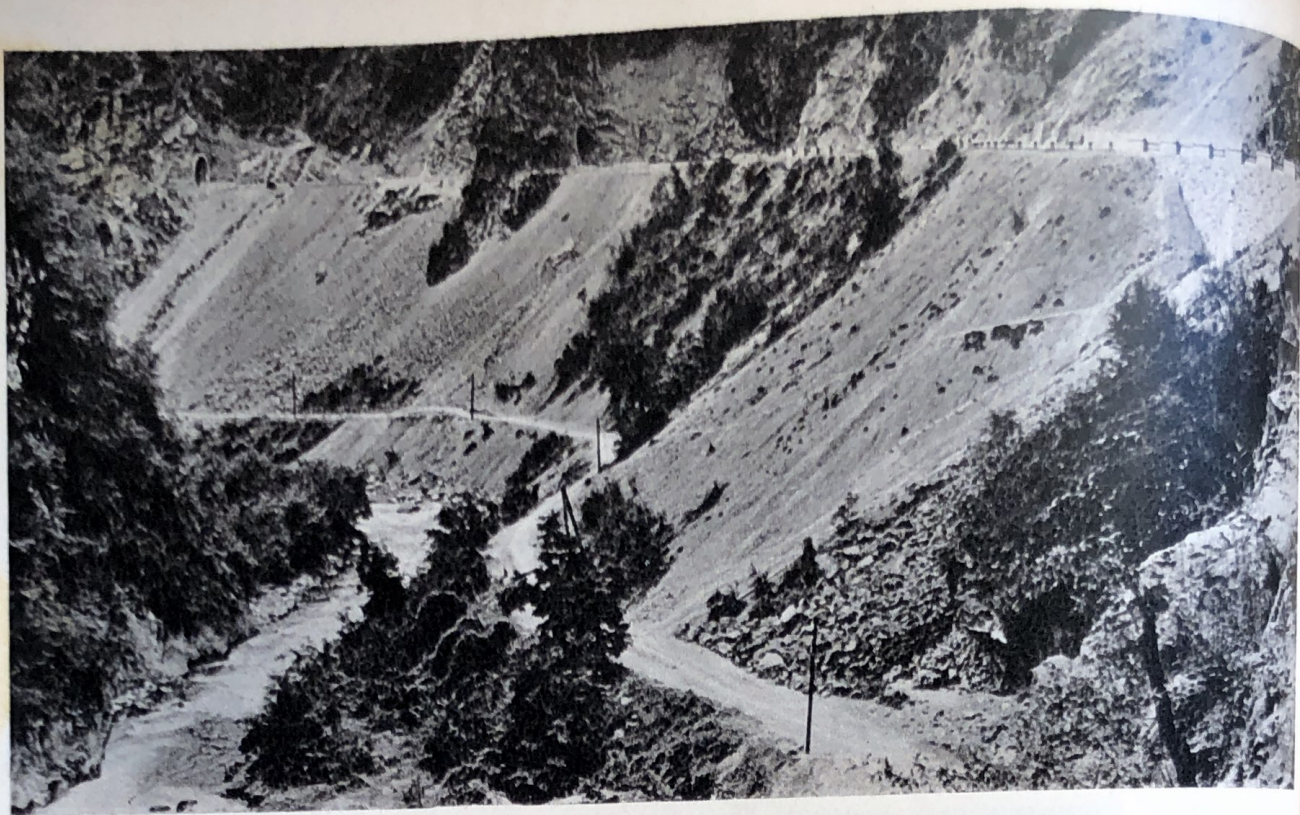
(Fot. Loreta)

Il dolore umano fisso nella sua immobilità atroce, sorretto dalla bianca pietà delle donne cristiane, prega in silenzio perché le sue labbra sono paralizzate.

— Signore, il figlio che tu ami è malato.

Si esce trasognati, con le lacrime agli occhi, con il cuore che smorza i suoi battiti in un mondo remoto.

E guardando il duplice solco scavato dalle ginocchia di milioni di fedeli sul largo gradino di marmo che circonda la Santa Casa, si comprende la ragione profonda di quest'atto di umiltà.

RENATO ALBANESE

IN ALTO LA NUOVA STRADA BOLZANO-SARENTINO-VIPITENO, IN BASSO, LA VECCHIA STRADA DELLA VALLE SARENTINA. (Fot. Galimberti)

FERVORE D'OPERE IN ALTO ADIGE

L'affluire incessante dei turisti italiani e forestieri che vengono d'inverno e d'estate a soggiornare per le valli e le cime bellissime di questa regione sopra ogni altra privilegiata e le necessità accresciute del traffico locale tra valle e valle portano ogni anno in Alto Adige un nuovo fervore di opere, uno sviluppo di ben meditati programmi turistici, i quali si affermano soprattutto nelle migliorie di strade esistenti e nelle costruzioni di nuovi tronchi.

A chi getta lo sguardo sopra la carta planimetrica della Venezia Tridentina, panorama complicatissimo di valli e di giogaie, di altopiani e di vette e, d'altra parte, per ogni dove impensatamente popoloso, s'avvede subito che nonostante la presente grande ricchezza di strade, d'arroccamento o di grande comunicazione, che la percorrono in ogni senso, molte possibilità rimangono ancora aperte all'iniziativa degli Enti pubblici per agevolare con la costruzione di nuove arterie e nuovi raccordi gli scambi tra le varie plaghe e aprire sempre più ridenti itinerari al turismo europeo.

Una rapida corsa attraverso le valli atesine ci potrà mettere in grado di constatare quel che di nuovo si sta facendo in quel campo, ciò che s'è fatto di recente e ciò che si progetta di fare per l'anno prossimo.

Una strada davvero grandiosa, per esempio, compiuta recentemente, è quella che da Bolzano percorre tutta la Val Sarentina e per il Passo di Pennes porta a Vipiteno. Strada di una sessantina di chilometri circa, veramente ben fatta e, per splendore e varietà di paesaggi attraversati, tra le più belle e poetiche.

Questa valle, un po' trascurata sino a qualche tempo fa, poiché ad avviare traffico e turismo al Brennero ci pensavano le valli sorelle percorse dall'Isarco, dall'Adige e dal Passirio, che la fiancheggiano, avrà d'ora innanzi la sua grande missione di facilitare quel passaggio. La comunicazione più rapida rimarrà sempre quella costituita dalla grande strada del Brennero, nel fondo valle, mentre coloro che amano i paesaggi grandiosi potranno raggiungere Vipiteno da Merano per il Passo di Monte Giovo (m. 2094), oppure da Bolzano per Sarentino e il Passo di Pennes (m. 2214). Quest'ultima è chilometricamente la via più breve.

A sostituire una stradicciola che per anni ed anni tortuosamente pittoresca scorreva in fondo alla valle, seguendo i serpeggiamenti della Tàlvera e che bastava fino a ieri a servire gli scarsi bisogni di questa valle poco abitata, già fin dall'anno scorso venne aperto un primo tronco che, ora tagliato nella roccia, ora passando in gallerie, ora

(Fot. Galimberti)

BOLZANO. – I NUOVI QUARTIERI DI GRIES E, A SINISTRA, IL MONUMENTO DELLA VITTORIA.

L'INIZIO, PRESSO BOLZANO, DELLA NUOVA STRADA BOLZANO-SARENTINO-VIPITENO.

(Fot. Galimberti)

filando su ponti e altopiani, riallacciava su di un percorso di venti chilometri Bolzano con Sarentino, capoluogo della valle. Da poco, e non ancora inaugurato, è stato aperto il tratto che da Sarentino, pel giogo di Pennes, conduce a Vipiteno: e ch'è veramente stupendo.

L'ho percorso in una giornata di sole, dopo che un acquazzone era passato sulla vallata a lavarla tutta nei suoi verdi e nel suo oro e ne ho riportato un ricordo veramente piacevole.

Per un primo tratto la strada si snoda larga, comoda, quasi sempre pianeggiante, seguendo il corso del torrente e attraversando piccoli gruppi di case, di vecchi masi, come Villa di Sarentino, Campolasta dagli stupendi balconi fioriti al sole, e Pennes con quel suo chiesone gotico dal lungo campanile ad ago sormontato in vetta dal galletto chicchiriante. È veramente quella, direi, la parte più melodiosa della valle poiché poche altre sono più alpestremente incantevoli di questo paesaggio ancora vergine, disabitato e fresco, ancor tutto impregnato dall'aroma della sua antichità. Sui due lati della valle la montagna è in alcuni tratti coltivata a frumento, a patate, a grano saraceno oppure a papaveri i cui campetti fioriti si stendono e brillano come arazzi di variati colori. I contadini traggono dai loro semi un succo che serve a insaporire le loro marmellate.

La valle sul principio ha una sua aria un po' remota, appartata, ma accogliente tuttavia. A de-

L'imbocco della Val Sarentina, vigilato dal Castel Roncolo e dal Castel Novale.

(Fot. Galimberti)

stra di Campolasta si stacca una stradicciola che, seguendo la Durna, piccolo affluente della Tàlvera, conduce dopo una quindicina di chilometri a Valdurna in fondo a quella valle dov'è un paesino con una bella chiesa e un delizioso laghetto.

Ma a mano a mano che la strada sarentina sale verso il giogo i versanti si fan brulli, irsuti: all'abete succede il larice, la roccia, il cirmolo e il pino mugo. La strada sale, dura, a grandi bordate lungo le nude coste, finché ci depone sul valico, tra profili sempre più augusti ed eterei di montagne. Tutta la cerchia dei Monti Sarentini sta a sinedrio intorno, e di tra le loro spalle occhieggiano monti più lontani e ghiacciai: i monti delle Breonie, con le vedrette di Malavalle e del Montarso. Sul valico due grandi mucche, sdraiate una accanto all'altra, guardano, ruminando, con occhio esperto e padronale il paesaggio della valle, e pare che si scambino tra loro qualche considerazione di natura estetica e familiare.

— Segantini! – mi sussurra l'amico ch'è con me, mostrandomi quei due capolavori di pittura alpestre.

La discesa su Vipiteno è ripida e quasi precipite. A grandi tornanti si va giù tra gruppi di pinastri scapezzati dalla tormenta e piccoli branchi di caprette che c'inseguono belando e annusando i nostri parafanghi. Finché eccoci in Vipiteno, che nel sole gagliardo della mattinata ci offre più che mai deliziosamente fulgido e for-

SARENTINO, CAPOLUOGO DELLA VALLE OMONIMA, TUTTO RACCOLTO SULLA SPONDA DESTRA DELLA TÀLVERA. (Fot. Galimberti)

micolante il cuore della sua strada gremita d'insegne, di colori, di gente e di festa!

Adesso che il valico è aperto, penso che il percorso Bolzano-Pennes-Vipiteno potrà formare parte di un simpatico itinerario turistico: tanto più se nel ritornare a Bolzano il turista avrà premura di percorrere Val Passiria e Val d'Adige, e rientrare per Merano. Tragitto non lungo, ma variato, comprendendo esso, fra l'altro, il Passo di Monte Giovo, sopra Leonardo in Passiria.

Bolzano è pur sempre il punto di partenza e la meta di questi gagliardi itinerari. Giornali e riviste sono oggi pieni del suo rapido ammirevole sviluppo, e della sua fresca potenza produttiva e di traffico. Trovandomi io un mattino sul colle del Vìrgolo a contemplare l'ampia scacchiera della città nuova e antica, stesa ai miei piedi, robustamente assisa tra l'Adige e la Tàlvera, in mezzo alla cerchia dei suoi verdi monti e la pianura fragrante di frutteti, pensavo quale poteva essere la molla segreta che spingeva questa città verso il destino di un'attività così prodigiosa e incessante.

La sua posizione è veramente privilegiata, allo sbocco d'importantissime valli d'accesso e di strade statali che si diramano per ogni dove: il suo clima è dolce, la terra ubertosa: ma penso pure che parte della sua vigoria Bolzano la debba ai suoi abitanti, i quali mescolando in sé la forza e la resistenza del valligiano con l'agilità degli abitanti del Sud formano un impasto umano dei più felici. Poiché quando s'è detto di Bolzano industriale è pur ammirevole osservare come quel popolo s'è saputo serbare semplice, allegro e innamorato della natura. Per loro diletto i bolzanesi han saputo creare sui loro monti un giro stupendo d'itinerari e di passeggiate pittoresche e di soggiorni montani dove possono salire a ritemprarsi dalle fatiche della giornata. Nel seno di un bel paesaggio fine, verde, poetico, ricco spesso di castelli e di memorie, bevendo la sua birra o centellinando l'ottimo Terlano, il bolzanese per un istante ritorna su quei monti l'uomo della natura, l'allegro alpinista, il camminatore solitario e idillico. La passeggiata di Guncinà, il Vìrgolo, il Colle, San Genesio, la passeggiata di Sant'Osvaldo, la salita di Soprabolzano e Collalbo sono per il bolzanese altrettanti argomenti di gioconde evasioni domenicali, ch'egli affronta con scarponi, colazione al sacco e una gran buona dose di buon umore.

Quella di San Genesio, per esempio, è una funivia costruita di recente lungo lo spartiacque orientale della montagna tra Val d'Adige e Val Sarentina, a pochi passi dalla città e che in dieci minuti vi porta in cima a un colle, dal quale la veduta sulla regione è veramente incredibile.

Ma altre iniziative sono state realizzate.

Converrà accennare alla strada delle Palade, ch'è una delle creazioni stradali più importanti e la cui apertura al traffico è imminente.

Essa, che congiunge l'Alta Val di Non con Merano, staccandosi appunto a Fondo dalla

LA STRADA BOLZANO-SARENTINO - VIPITENO ALLO SBOCCO DELLA VAL RIDANNA, GUARDATA DAL MONTE CAVALLO.

(*Fot. Galimberti*)

grande arteria del Tonale, è l'ultima posta di una strada di grande comunicazione Mantova-Lago di Garda-Molveno-Merano, raccordo importantissimo tra la Lombardia e Val Venosta, preziosa ausiliaria della strada dello Stelvio.

Questa strada, che il Ministro dei Lavori Pubblici stabilì che si dovesse costruire a spese dello Stato, avrà un percorso di 168 chilometri. L'ultima parte, quella appunto detta delle Palade, ha un percorso complessivo di 31 chilometri, e fu costruita sotto la direzione del Genio Civile di Trento. S'inizia a Nord-Ovest dell'abitato di Fondo, approfitta per un certo tratto di una strada già esistente, attraversa Baita dei Gaggiani, le borgate di S. Felice, Senale e sale raggiungendo il Giogo delle Palade a 1518; poi correndo in costa lungo il Colle di Tésimo tocca Bagno di Caprile, Mongiovo, Nerano e sbocca in Val d'Adige. La larghezza della strada è di sette metri e le pendenze sul versante di Trento variano dal 0,60 al 7%, su quello di Bolzano dal 5 al 7,60%.

Anch'essa servirà più che altro ad agevolare il traffico tra i paesi dell'Alta Anàunia e creare un altro di questi stupendi circuiti turistici che sono così dilettosi in questa regione e che sempre più vanno moltiplicandosi. Poiché, una volta che sia praticabile, la strada delle Palade formerà l'ipotenusa di un triangolo i cui due cateti sono dati dalla Merano-Bolzano e dalla Bolzano-Mendola. In conclusione, si potrà *fare il giro*, come si dice

VIPITENO CON LE CASE E I PALAZZOTTI ADORNI DI PORTICI, DI SPORTI E DI BALCONI ALTISSIMI, TUTTI FIORITI DI GERANI.

(Fot. Galimberti)

LA FUNIVIA CHE DA BOLZANO SALE A SAN GENESIO SULL'ALTOPIANO DEL SALTO.

(Fot. Galimberti)

in gergo turistico spiccio. Poiché voi sapete che per il turista l'essenziale è *girare*: non mai ritornare, cioè, sui propri passi.

Dal passo del Tonale si potrà così, mediante questa strada, toccare Merano in modo più immediato che non per lo Stelvio o per Bolzano. Ragione per cui saranno grati ai suoi costruttori, più degli altri, gl'impazienti impenitenti frequentatori delle corse ippiche all'Ippodromo di Maia.

Certo, questa geniale e aristocratica città ha mutato e va mutando carattere dopo la guerra. Si osserva in lei una trasfigurazione in atto che direi non ancora compiuta. Merano è la città della gioia e dell'ozio elegante. Le sue belle passeggiate lungo il Passirio, le sue strade fiancheggiate da preziose botteghe, la bellezza e grandiosità di certi suoi palazzi e alberghi, le numerose villette celate pei suoi dintorni in una vegetazione ricca e profumata la designano all'ufficio di rasserenatrice, di donatrice di calma e di sogno. Essa è ancora tale, se si deve dire, ma le sue corse ippiche annuali e le sue lotterie, rovesciando nel suo seno ondate di folle immense, le imprimono oggi un ritmo e una figura più moderni, come un fuoco di vita più crepitante e azzardato: che ha pure il suo bello, e le infonde, pure nella sua calma, il piacere di un nuovo brivido.

Di grande importanza è invece la strada della Val Senales, che si apre nel fianco sinistro della Val Venosta, recinta dalle bellissime cime della Palla Bianca, dal romantico Similaun e dalla severa Altissima. Nella parte inferiore di questo profondo solco, chiuso da paretacce rocciose, già esisteva una strada che portava a Nuova Rattisio: essa è stata migliorata e prolungata nella parte media, coperta di prati e di boschi, che circondano i pochi terrazzi su cui si stendono i campicelli e le case di S. Caterina e della Certosa, fino a Madonna: mentre sono in corso i lavori nella parte più interna della vallata, solitaria e pittoresca, che porteranno la strada fin sotto al confine, a Maso Corto, luogo di grande avvenire. Sull'opposto versante tedesco, farà riscontro la carrozzabile in costruzione che da Vent scenderà a Zwieselstein.

LA FUNIVIA DI ORTISEI, CHE SALE AL MARGINE DEL VASTISSIMO ALTOPIANO DI SIUSI.

(*Fot. Galimberti*)

Poco lontano dalla strada di Val Senales, nell'adiacente Val Passiria, si sta compiendo il prolungamento e la costruzione della strada che, staccandosi a S. Leonardo dalla statale del Giovo, conduce per Moso verso Corvara e S. Martino di Montenevoso. Il sottostante Belprato diverrà un importante centro di passeggiate stupende, perché situato allo sbocco della Valle del Lago, della Valle del Rombo e della Valle del Tumulo. Se col tempo la nazione amica prolungasse la carrozzabile che da Zwieselstein sale a Ober Gurgl, per la Timmels Tal, profonda appena circa 6 km., com'era in progetto durante il passato Governo austriaco, verrebbe aperto l'accesso a un nuovo passo, di grande utilità per ambedue i territori.

Proseguendo verso il Brennero troviamo poi completata la strada della Val Ridanna, e quella del Santicolo e del Sella. La prima permette di raggiungere la testata del vallone dominato dalla Vedretta di Malavalle, le altre due salgono alla cresta di confine e sono chiuse al transito.

A levante del Brennero, invece, percorre la Val di Vizze una bellissima strada che sale fino all'omonimo valico, e più avanti ancora la ben tenuta carrozzabile Valdaora - Anterselva - Passo Stalle.

Nelle Dolomiti invece si sta raccordando l'Ampezzano direttamente con la Val Badia; dal Passo di Falzarego fino al Passo di Valparola, ov'è sorto un rifugio, la strada è già compiuta, sull'opposto

MERANO. LA CITTÀ DELLA GIOIA E DELL'OZIO ELEGANTE... (*Fot. Stefani*)

ALLA MENDOLA: I GRANDI ALBERGHI, ALL'OMBRA DELLE VERDI MAGNIFICHE ABETAIE. (*Fot. Galimberti*)

versante essa scenderà a S. Cassiano e a La Villa a raggiungere quella già esistente che sfocia in Val Pusteria all'altezza di Brunico.

E con questa converrebbe parlare, se il lettore non si annoia, di tanti altri piccoli raccordi, prolungamenti e sistemazioni che si fanno o si debbono fare per le Alpi atesine.

È in programma, per esempio, un nuovo tronco stradale per l'altopiano di Fiè, che partirebbe da Prato all'Isarco. Buona idea, perché l'automobilista non sarà più costretto, quando vuol raggiungere Castelrotto e Siusi a risalire l'Isarco fino a Ponte di Gardena, per ribattere indietro con giro vizioso. Terminata la strada Prato all'Isarco-Fiè, egli potrà da Bolzano raggiungere quest'ultimo paese in poco tempo, e ne sarà avvantaggiato grandemente anche l'altopiano di Siusi, già convenientemente attrezzato dalla teleferica di Ortisei, e dalla nuova carrozzabile che raggiunge i primi ripiani nei pressi dell'Albergo alla Vetta, e proseguirà oltre.

Mentre sono state sistemate le strade del Passo di Giau sotto la Croda da Lago; quella del Rifugio Principe di Piemonte, che sale da Misurina fino ai piedi delle cime di Lavaredo; quella del Rifugio Bosi che porta al M. Piana, così duramente conteso durante la guerra, e quella del Passo Zovo che da Auronzo conduce a Pàdola; si sta lavorando ora anche alla strada che dal fondo della Valle di Tires, dominata dalle Torri di Vaiolet, salirà al Rifugio Nigra ai piedi del Catinaccio, e scenderà al Passo di Costalunga, ove si stende il romantico Lago di Carezza.

Vorrei aggiungere come nel concepimento e nella realizzazione di queste strade nuove ancora una volta si rende palese un aspetto, una vocazione innata, direi, del nostro genio latino.

Esse sono perfette, agevoli, e si muovono sui valichi o attraverso le valli con un'agilità e una accortezza a volte miracolose.

Girare una difficoltà di rupi o di strapiombi o affrontarla a colpi di mine, aprire gallerie, voltare un ponte sopra un abisso scrosciante, filare con prudenza sul costone a picco di un rocciame, abbordare le terribili pendenze di un passo a duemila avvicinandolo con furbe bordate di tornanti: e tutto questo senza dimenticare il paesaggio, le sue ariose perorazioni, i punti di vista riassuntivi!... Imprese tanto più grandiose quanto più vengono compiute in sordina, con assoluta modestia di sforzi e che ci rendono sempre più ammirati per quest'altro esercito silenzioso che l'Italia lancia a combattere la natura fino sulle sue frontiere più remote: esercito d'ingegneri, di minatori, di sterratori, designati a prolungarne la conoscenza e la bellezza, fin sotto agli occhi degli inaccessi ghiacciai.

CARLO LINATI

BOLZANO - SCORCIO DEL DUOMO. *(Fot. Galimberti)*

BOLZANO - LA FONTANA PRESSO LA STAZIONE. *(Fot. Galimberti)*

Cavalieri Ducati comm. Bruno – Bologna.
Cattaneo avv. Paolo – Torino.
Croccolo dr. comm. Alessandro – Milano.
Crivelli Carlo – Milano.
Covi ing. comm. Adolfo – Milano.
Ciatto dr. Attilio – Milano.
Cipollino prof. cav. uff. Ottavio – Novara.
Canepa rag. Marco – Como.
Curti dr. Pier Lorenzo – Vicenza.
Corsini dr. Emilio – Pisa.
Crotti dr. Pietro – Bagni di Lucca.
Chigi della Rovere princ. don Francesco – Roma.
Confalonieri Filippo – Milano.
Colombo Enrico – Milano.
Cazzani Angelo Nino – Torre d'Isola.
Colombo Gaetano – Savona.
Cellerimo Maurizio – Gallarate.
Cantone dr. Carlo – Vercelli.
Cantone Bellasio rag. Ena – Vercelli.
Cardini rag. Carlo – Napoli-Vomero.
Crain Pietro – Trieste.
Cuocolo dr. ing. Gustavo – Milano.
Conti Eugenio – Milano.
Cattaneo Carlotta – Milano.
Catella rag. cav. Ermanno – Milano.
Crusizio dr. avv. cav. uff. cav. mauriziano Gastone – Trieste.
Ciotola S. E. dr. comm. Vincenzo – Prefetto del Regno – Littoria.
Collegio S. Luca dei PP. Barnabiti – Cremona.
Consiglio Provinciale delle Corporazioni – Mantova.
Clerici Paolo – Luino.
Cociancich ing. Umberto – Napoli.
Ceccarelli rag. Gian Leop. – Genova.
Clapperton mons. Guglielmo – Roma.
Coppadoro prof. Angelo – Milano.
Caldarini Giuseppe – Milano.
Cerasola rag. comm. Federico – Milano.
Casoletti dr. Filippo – Alessandria.
Colombo Pasquale – Busto Arsizio.
Cibrario nob. cav. Massimo – Torino.
Codegone Romolini rag. Lina – Torino.
Curci comm. Alfredo – Milano.
Carini prof. dr. Alessandro – Sondrio.
Conti Enrico – Livorno.
Calastri Giuseppe – Colle d'Elsa.
Cassa di Risparmio – Bologna.
Cagnetta dr. prof. Vincenzo – Bari.
Caliari Guglielmo – Torino.
Curato dr. Nicola – Napoli-Vomero Vecchio.
Colombo Zaccaria – Trezzo d'Adda.
Conforti cap. Mario – Lido di Roma.
Colleoni Gerolamo – S. Pellegrino.
Corso rag. Enrico – Legnano.
Crispo dr. Giovanni – Roma.
Cagnoni seniore cav. G. B. – Ravenna.
Carbone Ferdinando fu Luigi – Bari.
Colio Emilio – S. Severo.
Coppa dr. Corrado – Noto.
Como don prof. Andrea – Castellammare Golfo.
Cosso Stefano Giuseppe – Genova.
Crivelli Mario – Genova.
Contardi ing. Gennaro – Napoli.
Camisasca Luigi – Monza.
Carulli rag. Luigi – Cremona.
Cozzi Carlo – Biella.
Celesia Carlotta – Roma.
Crotti Giovanni – Alessandria.
Caprara Argimiro – Milano.
Coppellotti Maffio – Brescia.
Cortenova Giov. – Castello s. Lecco.
Cardillo ing. Giuseppe – Lentini.
Crastan Niccolò – Viareggio.
Cometta Romeo – Milano.
Clerici dr. Vincenzo – Genova-Sestri P.
Cima sac. Riccardo – Pasturo.
Chinazzi avv. comm. Franco – Roma.
Cattaneo Teresio – Firenze.
Carrara comm. Ernesto – Roma.
Colussi Giuseppe – Roma.
Cristofori ing. Alberto – Milano.
Clerici Francesco – Como.
Chiari rag. cav. Agostino – Parma.
Conti dr. Ferruccio – Poviglio.
Caffaratti dr. Mario – Torino.
Cattaruzza Augusta – Venezia.
Colombo rag. Antonio – Milano.
Carcuro dr. Michele – Casale Corte Cerro.
Cristianelli Piero – Busto Arsizio.
Campostano Antonio – Genova.
Cavagnaro rag. prof. Tullio – Roma.
Cattaneo Bruno – Milano.
Cuneo Giacomo – Chiavari.
Cavallanti Carlo – Livraga.
Citterio Carlo – Rho.
Calabrese Nicola – Genova.
Comba prof. Ernesto – Roma.
Commissari Salvatore – Roma.
Cordova dr. cav. Guido – Roma.
Caretta ing. Ettore – Torino.
Casetta ten. col. Enrico – Cuneo.
Christen Camillo – Bostone.
Coletti Silvio fu Luigi – Treviso.
Caniato rag. Augusto – Ferrara.
Corte cav. Tiberio – Genova.
Crescentini dr. ing. Luigi – Genova.
Casetta Noble Vittoria – Torino.
Cavriani march. Guido – Mantova.
Caretta rag. Ugo – Roma.
Credito Industriale di Venezia – Venezia.
Cevasco dr. Caterina – Camogli.
Ciceri Serafino – Cernobbio.
Cassiani don Ludovico – Fermo.
Chesi Emidio – Napoli.
Cirielli rag. comm. Giuseppe – Milano.
Colombo rag. Angelo – Monza.
Cottini Pio – Varese.
Castellani ing. Arturo – Padova.
Comolli ten. col. comm. Camillo – Bolzano.
Caccia amm. comm. Gustavo Aroldo – Firenze.
Covre ing. Gino – Roma.
Calissano dr. Guido – Console C.T.I. – Trieste.
Castellanza Carlo – Busto Arsizio.
Crocco Maria – Rovigo.
Castellini Osiride – Mirandola.
Castellan dr. Roberto – Genova.
Coen comm. dr. ing. Giorgio – Venezia.
Cunté dr. Giovanni – Console C.T.I. – Ferrera Erbognone.
Campagnoli Giuseppe – Milano.
Caviglia don Settimio – Genova-Pegli.
Cambi Vieri di Vezio – Fornovo Taro.
Cassitto ing. cav. Umberto – Resina.
Chiappori Angelo fu Luigi – Genova.
Colombo rag. comm. A. Roberto – Roma.
Castoldi Macchi di Cellere Estella – Roma.
Crippa Ermenegildo – Console C.T.I. – Bernareggio.
Corti Luigi – Mede.
Callaini avv. comm. Vittorio E. – Firenze.
Capitò ing. prof. comm. Giuseppe – Palermo.
Cantoni prof. dr. comm. Carlo – Roma.
Croff Tito Livio – Carciano di Stresa.
Camperio ammiraglio gr. uff. Filippo – Milano.
Cappelli Cavaliere del Lavoro comm. Marco – Milano.
Caregaro Negrin cav. Anton – Capo Console C.T.I. – Vicenza.
Cordano Andrea – Favale di Malvaro.
Caimi Ambrogi Mara – Milano.
Carones ing. Pietro – Milano
Celestri Teodoro – Milano.
Cane comm. Alfredo – Console C.T.I. – Omegna.
Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo – Padova.
Ceccherelli Maria Luisa – Bolzano.
Chiozza I cap. cav. Aldo – Polesine Parmense.
Cagnoni Piero – Ravenna.
Campani Ferruccio – Certaldo.
Carotti conte Gaetano – Falconara Marittima.
Chimienti geom. cav. Filippo – Bari.
Cangioli Vincenzo – Firenze.
Chiarini gen. comm. Oreste – Firenze.
Cesa Alfredo fu Pacifico – Ciriè.
Cermenati prof. Rinaldo – Lecco.
Circolo Giuseppe Campori – Modena.
Cassa di Risparmio – Pisa.
Cellerino Pietro – Stresa Borromeo.
Cavalli Giovanni – Locate Triulzi.
Calcinaj dr. Mario – Milano.
Casigliani Gino – Pisa.
Circolo Ufficiali – Firenze.
Coen Cagli prof. dr. ing. gr. cr. Enrico – Roma.
Castagnetti ing. Giovanni – Torino.
Cittadini Berardo – Gromo S. Giacomo.
Castoldi geom. Mario – Abbiategrasso.
Comotti Benedetto – Masate.
Corradi ten. col. ing. Bartolomeo – San Remo.
Carri gr. uff. Leopoldo – Console C.T.I. – Legnano
Capochiani avv. Bartolomeo – Molfetta.
Crespi dr. cav. gr. cr. Aldo – Milano.
Cremona Antonino – Piazza Armerina.
Collegio Davanzati dei Padri Barnabiti – Trani.
Campini ten. col. Otto – Napoli.
Consorzio Nazionale Produttori Zucchero – Ferrara.
Carini Felice – Modena.
Castelli comm. Paolo – Milano.
Candiani dr. cav. Luigi – Venezia.
Crespi sen. gr. cr. Mario – Milano.
Corti Colombo Guido – Milano.
Chierichetti don Luigi – Monticello.
Comisso dr. Emilio – Trieste.
Carraro dr. Edoardo – Camponogara.
Cantini Rinaldo – Pistoia.
Ciabatti comm. Vincenzo – Pisa.
Cavacini avv. Beniamino – Castelfrentano.
Curran mons. Michael – Roma.
Cavallo Giorio – Torino.
Cramer Alberta – Milano.
Caruso dr. cav. Carmelo – Roma
Casanova dr. prof. gr. uff. Eugenio – Roma.
Cappellini avv. Angiolo – Piacenza
Ceccarelli Stanislao – Gubbio.
Carta Pabis dr. Efisio – Oristano.
Coppellotti cav. Alessandro – Rovato.
Crugnola Luigi – Legnano.
Citterio Angelo – Cermenate.
Capobianco I cap. Francesco – Gaeta.
Cassa di Risparmio – Torino.
Cassa di Risparmio – Camerino.

L'efficienza economica del vostro motore è tutta nelle superfici di contatto dei suoi organi vitali - cilindri, stantuffi, cuscinetti. Basta qualche decimillimetro di usura per distruggerla e obbligarvi a forti spese per riparazioni e sostituzione dei pezzi logori. Proteggete le superfici col Mobiloil: vi costerà sempre meno del metallo consumato.

VACUUM OIL COMPANY S. A. I

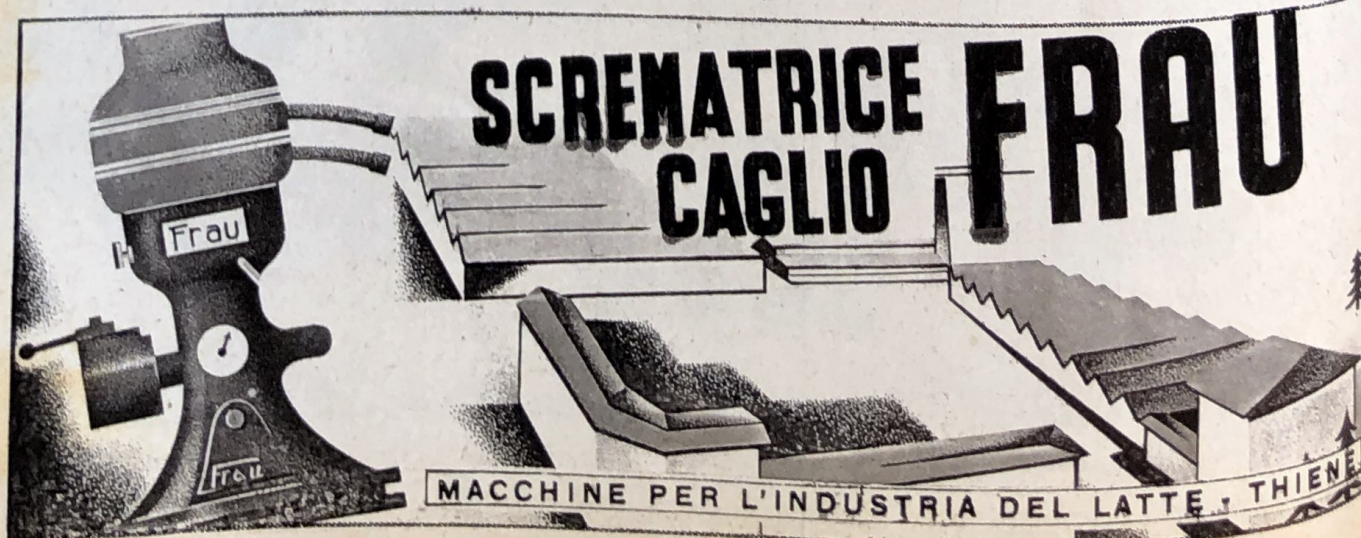
Mobiloil

Costantini S. E. mons. cav. Giovanni – La Spezia.
Corte comm. Dalmazzo – Valduggia.
Cucchini ing. gr. uff. E. – Venezia.
Cornalba Felice – Grazzano Visconti.
Corgos dr. comm. Giorgio Maurizio – Roma.
Caracciolo di Vietri principessa Virginia – Roma.
Caracappa dr. prof. Bianca – Palermo.
Coen gen. comm. Nino – Milano.
Credito Fondiario Sardo – Roma.
Circolo dell'Unione – Milano.
Cattaneo Angelo – Milano.
C. M. – Tessera n. 713.678.
Canepa geom. Bartolomeo – Finale Ligure.
Cappello dr. cav. Felice – Casalbuttano.
Comerio Antonio – Busto Arsizio.
Cotta Ramusino geom. Antonio – Zeme Lomellina.
Cinti Ernesto – Roma.
Caterino dr. prof. cav. Cesare – Lido di Roma.
Cutrignelli rag. Vito – Bari.
Casella Palmiro – Cellatica.
Capurso Ermanno – Bari.
Curci Giuseppe – Rodi.
Caracappa prof. Teresa – Palermo.
Caracciolo cav. uff. Valentino – Roma.
Cavestri gr. uff. Enrico – Console C.T.I. – Brusimpiano.
Casa dell'Aviatore – Roma.
Carpanini gr. uff. Pellegrino – Console C.T.I. – Lerici.
Curato dr. Francesco – Lucera.
Cavallo Michele – Saluzzo.
Cesarini Sforza co. dr. comm. Lamberto – Console C.T.I. – Trento.
Circolo Militare Ufficiali – Gaeta.
Cherici R. Padre Gregorio – Arcetri.
Cassa Edile Assic. Soc. – Milano.
Campus avv. Giuseppe – Cagliari.
Cotonificio Fratelli Oltolina – Asso.
Chiari Peroni Valentina – Parma.
Caroselli Teodolinda – Lanciano.
Caviglia S. E. Enrico, cav. SS. AA., Maresciallo d'Italia – Roma.
Casagrande cav. Saturno – Torino.
Caramma Salvatore – Catania.
Caretti dr. Enrico di Raoul – Tripoli.
Calamani dr. gr. cord. Giulio – Roma.
Cristani Raffaele – Roma.
Cristini Romualdo – Milano.
Callegari gr. uff. Umberto – Roma.
Convitto Nazionale Cicognini – Prato.
Cristante dr. Felice – Porcia.
Ceriana Mayneri contessa Teresa – Torino.
Cristiani Francesco – Torino.
Cadamuro Morgante N. H. enol. dr. Egidio – Console C.T.I. – Treviso.
Collegio Nazareno – Roma.

De Micheli dr. Romano – Milano.
Devoto Giacomo – Arma di Taggia.
De Simone avv. Pietro – Terni.
Diethelm Giovanni – Milano-Bovisa.
Dubini Emilio – Milano-Vigentino.
Donnini rag. Lorenzo – Milano.
Degan avv. cav. uff. Antonio – Rovigo.
Dragotto cav. Nicolò – S. Stefano di Camastra.
De Falco dott. Pietro – Console C.T.I. – Fisciano.
Del Giudice dr. cav. uff. Renato – Maddaloni.
Del Bono avv. cav. uff. Edoardo – Console C.T.I. – Borgomanero.
D'Aste Guido – Genova.
Dovara ing. Luigi – Cremona.
Del Nevo Arturo – Parma.
Dailly dr. Oscar – Bari.
Di Stefano Carlo – Roma.
Darioli avv. cav. Giuseppe – Console C.T.I. – Crodo.
Donati prof. dott. Mario – Milano.
Daelli Lorenzo – Monza.
Da Col Francesco – Milano-Musocco.
Digiuni Giuseppe – Milano.
De Fernex Gian Giacomo – Torino.
Dardano dr. comm. Carlo – Roma.
De Bartolomeis dr. Pietro – Roma.
De Mattia Antonio – Porcia di Pordenone.
Davico Castellano Egizia – Pegli.
Diasparro rag. Renato – Bari.
Dubini dr. ing. Filippo – Milano.
D'Andrea Albino – Console C.T.I. – Cortina d'Ampezzo.
De Marchi dr. Marco – S. Remo.
Delleani Eugenio – Carignano.
De Lozzo Virginio – Venezia
Del Soldato rag. cav. Jacopo – Console C.T.I. – Busto Arsizio.
De Giuli Luigi – Leno.
Dormisch ing. Francesco – Udine.
De Coster comm. Edmondo – Torino.
Dalzini Antonio – Redondesco.
Direzione della Scuola dell'Istituto «Notre Dame» – Gorizia.
De Maria cav. Carlo – Torino.
Della Grazia comm. Vittorio – Milano.
De Riva Ettore – Milano.
Dal Maso Angelo – Chiampo.
Druetti cav. Dino – Bologna.
Dal Zio Cesere – Padova.
De Sauteiron de Saint Clement nobile Eugenia – Roma.
Dal Toso Crescente Lina – Padova.
Dessaucy Anton – Piovene-Rocchette.
Della Seta rag. Giovanni – Roma.
Dopolavoro Dipendenti Comunali – Milano.
De Caprio cav. Nicola – Napoli-Vomero.
Dopolavoro Fiat – Torino.
Defilla Corrado – Console C.T.I. – Chiavari.
D'Andreis Michele – Pietraligure.
Danese Luigi – Torino.
Danisi ing. cav. Vincenzo – Bari.
di Sambonifacio nob. dr. conte Milone – Padova.
Danieletto dr. rag. Mario – Mestre.
Devoto cav. Dino – Cagliari.
Decker ing. dr. Manfredo – Genova.
De Scolari Francesco – Poiano di Valpantena.
De Blasio ing. Guido – Milano.
d'Incisa di Camerana march. Umberto – Torino.
Duci cav. Ugo – Treviso.
De Maria Prencipe Elena – Trieste.
Dadà Dante – Piacenza.
Di Guglielmo Renato – Catania.
Durandi Giuseppina – Torino.
De Filippis dr. cav. uff. Pericle – Console C.T.I. – Cassago Brianza.
Del Bufalo on. dr. ing. comm. Edmondo – Roma.
De Michelis dr. Mario – Stupinigi.
Doria Pamphily principe Filippo Andrea – Roma.
Dragoni Emilio – Bergamo.
Dopolavoro Aziend. Acciaierie e Ferriere Lombarde Falck – Vobarno.
D'Amico Augusto – Messina.
Del Giudice on. prof. Riccardo – Roma.
Denti di Pirajno S. E. ammiraglio duca Salvatore – Roma.
Di Marco Nicola – Roma.
Dogliotti Orazio – Genova.
Della Rosa Dante – Pisa.
Di Giura barone Giovanni – Roma.
Dotti ing. Giuseppe – Torino.
Dopolavoro Monopoli di Stato – Cava dei Tirreni.
Della Rosa Prati marchese Lodovico – Parma.
Dardanelli dr. prof. comm. Matteo – Bordighera.
Debernardi comm. co. Carlo – Grimaldi.
De Giuli dr. ing. Francesco – Busto Arsizio.
Del Nero Pietro – Genova.
Durante dr. Giulio – Napoli.

Dopolavoro Ferroviario – Udine.
D'Urso ing. Benedetto – Catania.
D'Alì Monroy Giuseppe – Trapani
Diena comm. Arturo – Padova.
De Pretz dott. Leo – Bolzano.
Ditta G. De Micheli e C. – Firenze.
De Micheli ing. gr. cr. Giuseppe – Firenze.
D'Agostino comm. Alberto – Roma.
Della Porta dr. co. Giulio – Città di Castello.
Di Pisa avv. cav. Pietro – Casteltermini.
De Capoa Enrico – Campobasso.
De Grossi ammiraglio Federico – Roma.
Donaggio prof. gr. uff. Arturo – Bologna.
De Luca col. ing. comm. Umberto – Piacenza.
De Ferrari princ. avv. gr. uff. Gerolamo – Genova.
Dondena rag. Pietro – Milano.
De Cori Tullio – Pisa.

Eppinger Carlo – Trieste.
Elias Jacques – Milano.
Esente rag. Ricciotti – Pasian di Prato.
Erba Giovanni – Milano.
Esposito Mario – Capri.
Errera dr. Adolfo di Paolo – Venezia.
Ettorre dr. Giuseppe – Grottaglie.
Elena capitano di Vascello Leonardo – Roma.
Errera rag. gr. uff. Paolo – Venezia.
Esposito Pancrazio – Conca dei Marmi.
Ente Autonomo per l'Acquedotto Pugliese – Bari.
Erizzo avv. comm. Pier Luigi – Genova.

Filippone Federico – Torino.
Forastelli rag. Giovanni – Vercelli.
Frediani Grifoni Gino – Siena.
Foà dr. prof. Arrigo – Torino.
Franchi cap. di fregata Carlo – Venezia S. Elena.
Fiorillo Arturo – Napoli.
Ferrero Oderio Emma – Torino.
Ferrari cav. Francesco – Milano.
Fiori comm. Alberico – Genova.
Ferretti Gino – Lari.
Franzetti rag. Cincinnato – Genova.
Filé Pietro – Milano.
Fiorini Roberto – Milano.
Fornara don Luigi – Novara.
Frascarolo Silvio – Bolzaneto.
Ferrari Ciro – Pegognaga.
Fossati Bellani comm. Alberto – Monza.
Fornasari Ermanno – Ospitale di Bondeno.
Ferniani ing. comm. Vincenzo – Faenza.
Fabbri Massimo – Genova.
Forti avv. prof. comm. Ugo – Napoli.
Falzoni cap. Nando – La Spezia.
Festa Giovanni – Napoli-Vomero.
Farina Maria di Felice – Firenze.
Falco dr. ing. Emilio – Torino.
Furiani Furio – Pozzuolo Umbria.
Fusi ing. Ernesto – Saronno.
Festner Carlo – Riva di Trento.
Fedolino col. comm. Antonio – Console Navale C.T.I. – Venezia.
Fantuzzi Cesare – Padova.
Fer avv. comm. Attilio – Pinerolo.
Ferrari Vincenzo – Milano.
Ferrario Federico – Genova.
Freilino Livio – Torino.
Federico cav. Gandolfo – Milano.
Ferrario dr. Mario – Rozzano.
Francioli cav. uff. Domenico – Console C.T.I. – Intra.
Fuchs Edmondo – Milano.
Fontana cav. uff. Samuele – Villasanta.
Fazia cav. uff. Paolo Francesco – Roma.
Frontini Luigi – Bologna.
Forni comm. Romolo – Genova.
Fiordalise madre Elena – Napoli.
Filippa comm. Riccardo – Torino.
Ferretti Angelo – Reggio Emilia.
Ferraioli Guido – Torino.
Forni dr. ing. Pietro – Rozzano per Vione di Basiglio.
Fogliano geom. rag. Delfino – Biella.
Fabbri don Giuseppe – Urbino.
Frazzini rag. Angelo – Genova.
Fonzi dr. Luigi – Roma.
Fornaca Francesco – Genova.
Fortuni dr. Guglielmo – Venezia.
Forzano cav. Placido – Messina.
Francone Giovanni – Genova.
Ferragatta Gariboldi avv. cav. Giovanni – Santangelo Lomellina.
Fossati Bellani ing. Luigi Vittorio – Roma.
Filiti prof. Luigi – Console C.T.I. – Giardini.
Fossa Marino – Faenza.
Fiorineschi col. cav. uff. Ruggero – Livorno.
Fantucci dr. ing. Vittorio Umberto – Venezia.
Friedenberg Alberto – Venezia.
Farè Angelo – Varese.
Frua De Angeli ing. Giuseppe – Milano.
Frua De Angeli gr. uff. Carlo – Milano.
Ferrarese Elena – Roma.
Franchi comm. Franco – Roma.
Ferrari Florindo – Alessandria.
Fontana Erminio – Crescenzago.
Fonda ing. Arturo – Trieste.
Ferracuti ten. di vascello Carlo – Roma.
Fumagalli dr. Augusto – Brescia.
Ferrandi Angelo – Roma.
Finzi ing. Polinto – Roma.
Faletti dr. Pietro – Console C.T.I. – Capriate S. Gervasio.
Funicolare Como-Brunate Soc. Anonima – Como.
Ferrario Nino – Seveso.
Fugazza Giovanni – Tromello.
Farina Umberto – Vimercate.
Frigessi di Rattalma nob. gr. uff. dr. Arnoldo – Trieste.
Finollo Emanuele – Genova.
Follis Don Giovanni – Console C.T.I. – Borgomasino.
Farina Carlassare Gisella – Lonigo.
Fano dr. cav. Paolo – Roma.
Filippa Oreste di Giuseppe – Torino.
Fossati Nicolò – Genova-S. Pier d'Arena.
« Fiume », Soc. an. di Assicuraz. e Riassicurazione – Fiume.
Filicchi Antonio – Livorno.
Fioravanzo Giuseppe – La Spezia.
Franchi rag. Riccardo – Bolzano
Franchi magg. cav. Giovanni – Harar
Francia di Celle col. cav. Eman. – Senigallia.
Fraccacreta avv. Alfredo – Sansevero
Febbo Giuseppe – Lanciano.
Faggioli Geom. Giuseppe – Copparo.
Ferrari Pia – Ancona.
Facta dr. cav. Eugenio – Torino.
Faraone rag. Mario – Trieste.
Fiumicelli Opitergio – S. Donà di Piave.
Fantini cav. Romeo – Forlì.
Finzi cav. uff. Aldo – Venezia.
Friedenberg dr. Mario – Venezia.
Fusco cav. Salvatore – Termini Imerese.
Frutaz sac. dr. A. Pietro – Roma.
Fasoli prof. Giulio – Roma.
Fucito ing. gr. uff. Edoardo – Napoli.
Figari dr. ing. Ugo – Genova.
Francheo dr. ing. Francesco – Milano.
Forlani ing. Ariberto – Ferrara.
Ferraris Rinaldo – Alessandria.

Foà ing. Moise – Alessandria.
Fabiani dr. prof. Ramiro – Palermo.
Fontana Leone di Vincenzo – Torino.
Fioravanti don Virginio – Bologna.
Fedeli cav. Gaetano – Bellagio.
Fabbriani rag. Giuseppe – Console C.T.I. – Sasso Bolognese.

Galimberti Carlo – Milano.
Ghisotti Aurelio – Milano.
Galloni Virginio – S. Nicolò.
Gozzi prof. Giulio – Siena.
Gavarone Giovanni – Genova.
Gabrielli Pier Felice – Trieste.
Grillo gen. cav. uff. Carlo – Alessandria.
Galbussera Donato – S. Giovanni sopra Lecco.
Gandola Quadrio rag. cav. Ulisse – Lecco.
Ghirardo dr. geom. rag. Domenico – Genova.
Ghisio Erba Mario – Roma.
Ghè col. cav. uff. Carlo – Cons. Mil. C.T.I. – Belluno.
Graziati dr. Beniamino – Mestre.
Gallo avv. comm. Bruno – Venezia.
Gronda Silvio – Vallemosso.
Gozzi dr. cav. Giorgio – Torino.
Gheza avv. Maffeo – Breno.
Garbaglia comm. dr. Gastone – Rio Marina.
Gonfiotti Marcello – Vada.
Gigliotti Ernesto – Cosenza.
Gruber Meuricoffre Giorgio – Napoli-Capodimonte.
Ghersiach Giuseppe – Trieste.
Grazioli comm. Duilio – Brescia.
Ghirardi Emilio – Ciriè.
Gaz Ugo – Casale Monferrato.
Gaslini cav. Gerolamo fu Pietro – Genova.
Gibelli Luigi – Roma.
Garzia comm. Raffaele – Cagliari.
Gola rag. Paolo – Milano.
Ghelli Giuseppe – Firenze.
Girardi avv. comm. Remigio – Genova.
Galli Felice – Console C.T.I. – Malnate.
Galli Maria ved. Meregalli – Monza.
Ghittoni Alfredo – Varese.
Guido cav. Guido – Milano.
Gatto col. cav. Angelo – Arenzano.
Giura Raffaele – Napoli.
Gallieni Alfredo – Milano.
Giacoletti sac. Cesare Battista – Chesio.
Galli Carlo fu Giuseppe – Malgrate di Lecco.
Giannelli sac. Vito – Triggiano.
Galeone dr. Giulio – Taranto.
Gavinelli sac. Antonio – Bologna.
Giorgis Guido – Torino.
Giacobbi geom. G. B. – Console C.T.I. – Calalzo.
Gentilli rag. cav. Carlo F. – Verona.
Giarratana ing. Alfredo – Brescia.
Grandi Eugenio di M. – Voghera.
Girola ten. col. cav. Arnoldo – Console mil. C.T.I. – Torino.
Gadola ing. Antonio – Brescia.
Gerosa Crotta Antonio – Maggianico.
Guino cav. Luigi – Mirafiori.
Galanti rag. Luigi – Bologna.
Gallotti Mario – Milano.
Giardini avv. gr. uff. Pietro – Roma.
Greppi rag. Alberto – Angera.
Guasti dr. cav. uff. Alessandro – Milano.
Galata dr. Giovanni – Roma.
Gianturco Bossi dr. ing. José – Milano.
Gussoni Giovanni – Cogno.
Guidotti cav. Lelio – Zara.
Goldoni prof. Ettore – Modena.
Groppi rag. Emilio – Piacenza.
Gelpi Ettore – Milano.
Garré Riccardo – Console C.T.I. – Viareggio.
Genduso ten. col. cav. Ottorino – Palermo.
Granzotto cav. uff. mons. Eugenio – Vittorio Veneto.
Guerra Giuseppe fu Giovanni – San Nicolò Ferrarese.
Gessa Lorenzo serg. magg. – Tripoli.
Gaffuri Giovanni – Milano.
Ghiglioni Giuseppe – Roma.
Gaiani ing. cav. Mario – Venezia.
Gallieni Riccardo di Vittorio – Milano.
Guastalla Bruno Lido – Milano.
Giordano delle Lanze co. gr. uff. Filippo Alberto – Torino.
Galimberti Federico – Console C.T.I. – Osnago.
Giuliari Revedin contessa Margherita – Verona.
Galli dr. cav. Gallo Quinto – Bologna.
Glasersfeld dr. Leopoldo – Merano.
Grossholz Gilberto – Ginestra Sabina.
Gismondi Riccardo – Genova.
Girardino Giacomo – Santhià.
Giusteschi cap. Ottorino – La Spezia.
Gerbando prof. Teresa – Imperia.
Gorla Alessio – Lodi.

(*Continua*)

AUTOMOBILISMO

CONOSCETE QUESTO PERCHÈ?

Ecco una domanda che ci darà il destro, nella sua semplicità addirittura sconcertante per il suo aspetto misterioso e quasi paradossale, di toccare un argomento ancora inesplorato in questa rubrica: l'alimentazione.

Perché mai – chiede il sig. B. F. di Bergamo – *la mia vettura «X» si comporta esattamente all'opposto della logica e di tutte le tradizioni? Lo scorso inverno, in rimessa fredda, partiva anche dopo una sosta prolungata al primo tocco del motorino d'avviamento. D'estate invece, con 30 gradi in rimessa, dopo due giorni d'inattività stenta terribilmente ad avviarsi, occorrendo un lunghissimo periodo di motorino elettrico. Eppure la batteria è nuova, l'accensione verificata in ordine, il carburatore, appena partita la macchina, funziona perfettamente. Quale la causa e quale il rimedio?*

La diagnosi, nonostante l'apparente contraddizione logica di cui il motore incriminato pare dilettarsi, è semplice: la causa occasionale della difficile partenza estiva dopo una sosta di una certa durata non può essere ricercata, dopo escluso quanto la diligenza del nostro lettore permette di escludere tra le varie altre cause possibili, che nello stesso elemento differenziatore dall'inverno, tanto più che appunto d'inverno la capricciosa vettura migliora la partenza: cioè nell'elevata temperatura ambiente. E poiché gli effetti del caldo sull'avviamento dei motori son tutti benefici (scorrevolezza per la fluidità dell'olio, buona e pronta carburazione, batteria più energica) tranne uno (tendenza all'evaporazione dei liquidi), converrà fermare l'attenzione su quest'ultimo.

Per non seguitare nel nostro procedimento deduttivo da poliziotti dilettanti, ecco la spiegazione: l'ambiente caldo facilita l'evaporazione della benzina dalla vaschetta del carburatore, che resta secca; trattandosi di vettura con serbatoio posteriore e pompa meccanica di alimentazione, basta che quest'ultima abbia una portata un po' scarsa o che presenti, nel suo corpo o in un raccordo delle tubazioni, un minimo, impercettibile trafilaggio d'aria, per disinnescarsi e non riprendere a funzionare che dopo molti giri a vuoto del motore, trascinato dal motorino elettrico: quando addirittura non capita, nei casi più gravi, di doverla innescare aprendola e versando direttamente un po' di benzina (nella pompa o nel carburatore).

È chiaro che, d'inverno, il calore residuo del motore non basta a disseccare la vaschetta del galleggiante durante le soste, e che la bassa temperatura esterna conserverà per lungo tempo la quantità di carburante rimasta a motore freddato. Per poca ch'essa sia, i moderni dispositivi di «starter» consentono l'avviamento; e una volta che il motore marcia coi suoi mezzi, anche la pompa d'alimentazione più ribelle non può non funzionare per mantenerlo acceso.

Si dirà: in tal caso, il difetto lamentato dal sig. B. F. dovrebbe essere congenito e quasi di prammatica in tutte le vetture con serbatoio posteriore e pompa meccanica comandata da una leva su un eccentrico dell'albero di distribuzione, cioè nella gran maggioranza delle vetture moderne. Perché dunque si conserva un sistema così malsicuro per la vitale funzione di rifornire il carburatore del liquido indispensabile, quando la produzione italiana offre esempi egregi di serbatoi a caduta, senza tante complicazioni meccaniche?

Rispondiamo che il difetto non è affatto congenito o necessario nel tipo di alimentazione, che funziona generalmente benissimo, ma ha carattere eccezionale, presupponendo la coesistenza di un carburatore non stagno e di una pompa insufficiente, casi difficili a verificarsi simultaneamente.

Il carburatore dovrebbe essere stagno. Non nel senso di una assoluta impermeabilità all'aria, poiché anzi la vaschetta del galleggiante funziona a pressione atmosferica, ma nel senso di non offrire all'aria troppo facili, dirette e abbondanti vie d'accesso, in modo da provocare l'evaporazione del liquido. Un buon carburatore, non troppo aderente al blocco motore e congiunto al collettore da una buona flangia isolante, deve mantenersi carico, tanto da consentire lo «starter», almeno per una decina di giorni, anche abbandonando in rimessa la vettura caldissima e soggiornando a temperature di 30-35 gradi. In pratica quasi tutti rispondono a questo requisito: se si vuotano in un giorno o due, più che l'evaporazione è da imputare la mancata ermeticità alla tenuta di liquido, che trafila impercettibilmente ma continuamente da qualche guernizione: generalmente dal perno dell'economizzatore, nei tipi ove questo dispositivo strozza il passaggio di benzina. In tal caso l'alta temperatura estiva è responsabile solo indirettamente, in quanto facilita l'evaporazione del carburante nell'attimo in cui questo trafila dal cattivo giunto, senza lasciarlo gocciolare visibilmente; ovvero asciuga la goccia appena caduta, impedendo in ogni caso all'interessato di scoprire l'inconveniente, che assume così carattere misterioso.

Ad ogni modo, qualunque sia la causa della mancata ermeticità del carburatore, l'anormalità non dovrebbe ancora tradursi in un inconveniente pratico, perché una buona pompa meccanica a membrana, come oggi è prevalentemente montata sulle vetture italiane, dovrebbe assicurare il rifornimento della vaschetta del carburatore, completamente secca, almeno al livello indispensabile per la partenza sullo «starter», in non più di 4-5 secondi di azionamento del motorino elettrico, supposta la batteria in normali condizioni di carica e il motorino non difettoso. Se occorrono periodi d'avviamento molto più lunghi, il difetto (al quale è indispensabile ovviare per non sfiancare la batteria) risiede anzitutto nella pompa, che va «rigenerata» da un'officina attrezzata all'uopo. Più raramente da un difetto di ermeticità del tubo adduttore serbatoio-pompa, o dei relativi giunti. Ad ogni modo è facile controllare.

Il consiglio pratico è dunque di provvedere, nell'ordine, e per eliminazione, anzitutto a far verificare e provare al banco la pompa, poi le tubazioni. Raggiunta la certezza che l'impianto d'alimentazione funziona a dovere, se la pigrizia di partenza permane dopo una certa sosta a vettura inoperosa, si rivolgeranno le cure a scoprire il punto di fuga della benzina dal carburatore, ma almeno si avrà la certezza di po-

tere, nel frattempo, ripartire da freddo, sia pure non al primo tocco (benché una vettura moderna non sia in ordine finché non parte, in posizione di « starter », al primissimo tocco, sia d'estate che d'inverno).

Certamente il serbatoio anteriore con alimentazione a semplice caduta eliminerebbe anche queste, non infrequenti ma fastidiose, possibilità d'inconvenienti. Non è il caso tuttavia di auspicare un ritorno all'alimentazione per gravità su tutte le vetture, specialmente medie o grosse: i difetti supererebbero i pregi. Il serbatoio anteriore ha al suo attivo la sicurezza di alimentazione in condizioni normali; la possibilità di controllo durante i rifornimenti senza smontar di vettura; il miglior centraggio statico rispetto alla distribuzione dei pesi sulle sospensioni (indifferenza del molleggio al serbatoio pieno o vuoto). Ma al suo passivo vanno annoverate: la capacità necessariamente limitata, per ragioni d'ingombro e di stabilità, la vettura grossa presupponendo un notevole consumo, e per contro un motore piuttosto alto, che obbliga ad un serbatoio ancora più in alto, dove non troverebbe materialmente sede, e comunque disturberebbe nella guida; l'eccessiva diminuzione del carico statico della colonna di liquido affrontando velocemente le salite molto ripide a serbatoio semivuoto, giungendosi talvolta all'inaridimento del carburatore; il pericolo di stillicidio nel caso, purtroppo frequente, che la spina del galleggiante si « incanti » o trovi impurità che impediscano la tenuta stagna, donde la necessità di manovrare il rubinetto di chiusura ad ogni sosta un po' lunga, o le sorprese di allagamento nei frequenti casi di dimenticanza; infine – più grave di tutti – il pericolo che un guasto di serbatoio o di tubazione, o un ritorno di fiamma, o lo sfasciamento in seguito a scontro stradale, diano fuoco al serbatoio, proprio sopra le ginocchia del conducente.

A tutti questi inconvenienti sfugge il serbatoio posteriore, che si può far grande a piacere; che essendo basso non compromette il baricentro; che con la pompa meccanica alimenta su qualunque salita e con qualsiasi livello di liquido; che è praticamente sottratto a qualunque pericolo d'incendio; che abolisce il fastidioso rubinetto e relativa manovra, essendo impossibile l'afflusso di benzina al carburatore a motore fermo. Nonostante le eventuali e infrequenti cure manutentive ch'esso può richiedere, nonostante il sovraccarico di sbalzo che il suo riempimento arreca alle ruote posteriori (praticamente trascurabile però, in una vettura media) esso appare, dunque, come la soluzione meccanica più corretta.

Né la pompa meccanica a membrana che ne è oggi il complemento di prammatica pare destinata a venir sostituita da altri trasportatori tra serbatoio e carburatore. Qualche simpatia conserva la pompa elettrica, più delicata però e aleatoria, come tutto ciò che è elettrico: vincolata al perfetto stato dell'impianto. Definitivamente superati il sistema a pressione di gas inerti derivati dallo scarico, o d'aria compressa, nel serbatoio ermetico, che fu il primo in auge; o l'alimentatore a depressione in uso sino a qualche anno fa, che radunava i difetti del serbatoio posteriore e di quello a caduta, era soggetto a capricci molto più numerosi che la pompa meccanica, e lasciava volentieri all'asciutto nelle lunghe salite, funzionando in ragione inversa dell'apertura della farfalla del carburatore.

CRISTOFORO

Tassa unica di circolazione sugli autocarri, motocarri, motofurgoncini e rimorchi...

Con R. Decreto-Legge 29 luglio 1938, n. 1121, pubblicato nel Supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 173 del 1° agosto 1938, si è molto opportunamente ordinata in unità organica, nel I Titolo, l'intricata e complessa materia del regime tributario a cui erano sottoposti gli autoveicoli industriali. Alle varie disposizioni, già regolanti i diversi tributi, viene a sostituirsi l'attuale Decreto, il quale istituisce una « tassa unica di circolazione sugli autocarri, motocarri, motofurgoncini e rimorchi » in luogo di tutte le altre tasse sin qui dovute per queste categorie di autoveicoli, in luogo cioè della tassa di circolazione sugli autocarri, motocarri e motofurgoncini, della tassa fissa e della soprattassa erariale di circolazione su rimorchi trainati da autoveicoli e del contributo di miglioramento stradale.

Questa nuova tassa unica sarà applicata a partire dal 1° gennaio 1939: la sua misura varia in proporzione della portata utile dell'autoveicolo risultante dai documenti di circolazione.

A tale proposito si richiama l'attenzione sulla necessità di sottoporre entro il 15 dicembre 1938 gli autoveicoli industriali a revisione da parte dei Circoli Ferroviari d'Ispezione territorialmente competenti, per l'aggiornamento dei documenti di circolazione, dovendosi equiparare l'accertamento di portata all'accertamento di potenza. Riportiamo alla pagina che segue la tabella delle tariffe della nuova tassa.

Il pagamento è annuale, ma può essere effettuato a rate quadrimestrali anticipate a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno o dal quadrimestre nel quale l'autoveicolo è entrato in circolazione: in quest'ultimo caso la tassa è dovuta per il quadrimestre già iniziato in ragione di tanti dodicesimi di quella annuale, quanti

Portata utile del veicolo in quintali	Tassa annua (lire)	
	Autocarri motocarri e motofurgoncini	Rimorchi
Fino a quintali 5	150	165
» » » 6	200	220
» » » 7	250	275
» » » 8	300	330
» » » 10	500	550
Da quintali 11 a 15	1000	1100
» » 16 » 20	1500	1650
» » 21 » 30	3000	3300
» » 31 » 40	3500	3850
» » 41 » 50	5000	5500
» » 51 » 60	5500	6050
» » 61 » 75	6500	7150
Oltre quintali 75	9000	9900

sono i mesi o frazioni di mese mancanti al compimento del quadrimestre stesso.

Le esenzioni già previste dagli articoli 8, 14 e 30 del R. Decreto-Legge 30 dicembre 1923, n. 3283, sulla tassa di circolazione sono conservate dall'attuale Decreto, il quale altre ne aggiunge, complete e parziali, intese per lo più a favorire la produzione automobilistica pesante, la diffusione di autocarri nuovi, di fabbricazione italiana, l'uso di autoveicoli adattati e attrezzati per l'azionamento a gassogeno.

...e tassa sugli autotrasporti.

Nel II Titolo del R. Decreto-Legge 29 luglio 1938, n. 1121, è sostanzialmente modificata la tassa su trasporti di cose con autoveicoli, già istituita e regolata dal R. Decreto-Legge 2 dicembre 1935, n. 2097, il quale viene ad essere formalmente abrogato.

La nuova disciplina è stata applicata immediatamente a partire dal 1° agosto 1938.

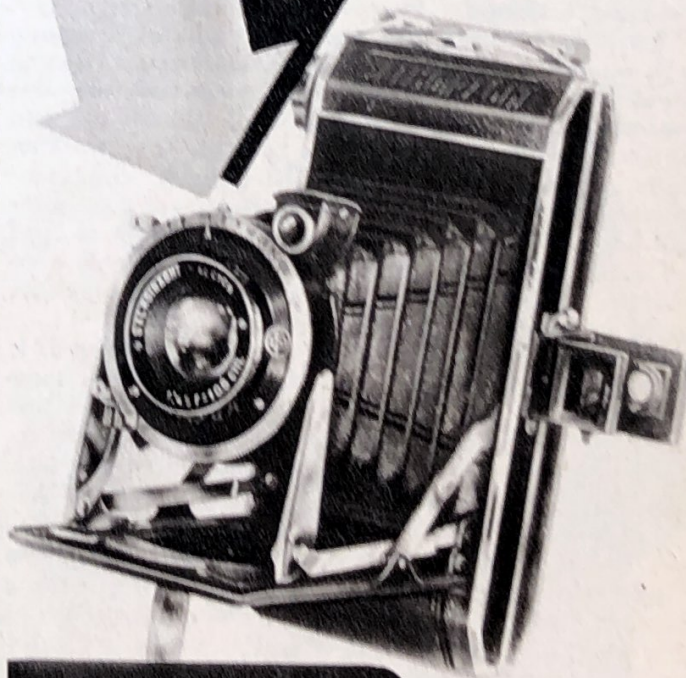
Le convenzioni di abbonamento eventualmente stipulate per il 1938 hanno quindi cessato di aver vigore da tale data: restano fermi, limitatamente all'anno in corso, solo i canoni di tassa determinati a mezzo di abbonamento per i trasporti di cose proprie con automezzi propri.

Oggetto di questa tassa erariale sono i trasporti di cose su strade ordinarie e autostrade a mezzo di autoveicoli o di filovie comunque azionate, con o senza rimorchi.

La misura della tassa da corrispondere è unica ed è fissata in un centesimo per ogni quintale-chilometro: le frazioni di quintale si arrotondano di 10 in 10 kg., e le frazioni di chilometro in chilometro intero.

È importante rilevare – poiché la dizione del R. Decreto-Legge abrogato, a questo proposito, aveva determinato divergenti interpretazioni – che il calcolo del chilometraggio va fatto in base alla distanza più breve intercorrente tra il punto di partenza e quello di destinazione delle cose da trasportare, secondo le segnalazioni stradali dell'A.A.S.S. e della C.T.I.

La tassa è dovuta da chi esegue il trasporto; nel caso che questo sia fatto per conto di terzi, il vettore ha diritto alla rivalsa verso il committente.

Al pagamento della tassa deve procedersi prima di iniziare il trasporto; è fatta eccezione per i trasporti assunti o eseguiti nel corso di un viaggio di andata o di ritorno, con o senza deviazione dal percorso principale, o nel viaggio di ritorno, assunti dall'autista, dall'ultimo luogo di destinazione del viaggio di andata, per i quali tutti la Ditta che esegue il trasporto può provvedere al pagamento entro il giorno successivo al ritorno, purché siano osservate le particolari norme dettate per tali casi.

I modi ordinari di corresponsione della tassa sono:

a) per gli importi sino a L. 700 per ogni trasporto e per ogni destinatario, a mezzo di speciali marche a triplice sezione da applicarsi alle bollette appositamente istituite per il trasporto di cose per conto proprio o per conto di terzi, e da annullarsi prima dell'inizio del trasporto stesso, esclusivamente con timbro ad inchiostro grasso indicante la data di apposizione delle marche;

b) per importi superiori a L. 700 per ogni trasporto e per ogni destinatario, mediante postagiro tratto a favore di apposito conto corrente postale dell'Ufficio del Registro o versamento diretto sullo stesso conto corrente.

Potrà essere consentito limitatamente ai trasporti per conto proprio il pagamento della tassa a mezzo di abbonamento annuo. Per gli autotrasporti in entrata nel territorio del Regno e per quelli in uscita la tassa deve venire corrisposta per il percorso rispettivamente da effettuarsi od effettuato nel Regno, con versamento diretto alle Dogane che rilasciano apposita quietanza. Sono esentati dalla tassa, oltre che i trasporti eseguiti nell'interno di un Comune, quelli per conto proprio nell'ambito del territorio della Provincia, che servano allo svolgimento della normale attività di Aziende rurali e quelli tra il Comune e la Stazione ferroviaria o tranviaria viciniore e viceversa, anche i trasporti eseguiti da Consorzi Agrari Cooperativi nell'interesse e per conto dei rispettivi consorziati nell'ambito della Provincia, e quelli effettuati per conto proprio nel raggio di 5 km. dal limite territoriale del Comune quando l'attività dell'Azienda o Ditta che lo esegue si svolga esclusivamente nell'ambito del Comune.

La tassa è ridotta alla metà, entro limiti di tempo e di numero prestabiliti e subordinatamente ad alcune condizioni, per i trasporti eseguiti con autoveicoli e rimorchi costruiti in conformità di quanto previsto all'art. 1 del R. Decreto-Legge 14 luglio 1937, n. 1809, sulla produzione automobilistica pesante, con autoveicoli e rimorchi di portata utile superiore a 30 quintali immatricolati in data successiva al 1° gennaio 1937 ed anteriore al 1° agosto 1938, con autoveicoli e rimorchi nuovi di fabbrica di portata utile superiore ai 30 quintali immatricolati dopo tale data.

Tra gli autoveicoli ai quali non sono applicabili le disposizioni del Decreto in esame relative alla tassa sul trasporto di cose con automezzi, meritano una particolare segnalazione: le autovetture e le motocarrozzette di uso privato, adibite al trasporto di persone, allorché trasportino, per conto del proprietario dell'autoveicolo o delle persone con lui viaggianti, cose che non abbiano attinenza con il commercio o con l'industria esercitati dal proprietario stesso o da dette persone, ovvero campionari di merci non destinati alla vendita, appartenenti al proprietario dell'autoveicolo; gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto viaggiatori autorizzati anche al trasporto di bagagli, pacchi agricoli e merci in collettame in servizio di collegamento con le ferrovie e tranvie e qualora questo manchi, al trasporto di bagagli e pacchi agricoli; gli autoveicoli e rimorchi adibiti ai servizi pubblici di linea per trasporto di cose, istituiti a sensi di legge in sostituzione parziale o totale di linee ferroviarie, tranviarie o di navigazione interna; ed ancora gli autoveicoli ed i rimorchi, compresi le motocarrozzette ed i motofurgoncini di portata non superiore ai 350 kg.

Ai contravventori delle diverse disposizioni tanto del I come del II Titolo del R. Decreto-Legge in esame sono naturalmente comminate pene pecuniarie di varia entità a seconda del genere di violazione.

Esonero dall'obbligo di presentazione dei libretti fiscali internazionali.

A partire dal 1° luglio 1938 non è più richiesta dal Governo britannico la presentazione del libretto fiscale internazionale da parte degli automobilisti e dei motociclisti italiani per ottenere l'esonero dalla tassa di circolazione per un periodo di 90 giorni durante l'annata di validità della temporanea importazione dell'autoveicolo immatricolato in Italia.

Lo stesso provvedimento era già stato adottato in precedenza, e precisamente l'8 giugno di quest'anno, dal Governo irlandese, ed era entrato immediatamente in vigore.

5 miliardi di automobilismo interno.

Secondo i dati statistici pubblicati dall'Agenzia Economica e Finanziaria, nel 1937 si sono venduti sul mercato italiano per un miliardo e venti milioni di lire di autoveicoli nuovi di fabbrica. La cifra non appare enorme, se si considera che è superata dal volume di affari nella compravendita di autoveicoli usati, ammontanti a lire 1.165.000.000. Va però osservato che quest'ultimo dato è assunto alle statistiche, presumibilmente, attraverso le dichiarazioni di valore che figurano nei moduli di compravendita verbale del P.R.A.: cifre vagamente approssimative, quasi sempre per eccesso, in quanto, in mancanza di espressa menzione, vengono assunti sovente i dati di prezzo che figurano nei fogli complementari, riferiti al veicolo nuovo. Se la cifra fosse reale, non suonerebbe come sintomo eccessivamente lusinghiero per la vendita del nuovo.

Interessante è poi notare che i contributi versati dall'automobilismo all'erario raggiungono da soli la cifra, presumibilmente prossima al vero, rappresentante il totale volume d'affari del commercio di autoveicoli nuovi e usati, presi in blocco; e più precisamente 1 miliardo e 854 milioni. È da ritenersi che questa equivalenza rappresenti un... primato in fatto di introiti fiscali. Nella cifra dei contributi erariali sono compresi 244 milioni di contributi straordinari non ricorrenti (imposta immobiliare e sul capitale azionario delle Case automobilistiche) e 1.610.000.000 di contributi ordinari.

Altro istruttivo raffronto: le vendite di carburante hanno raggiunto 1 miliardo e 600 milioni di lire: cifra quasi eguale al totale dei contributi ordinari percepiti dall'erario, che a sua volta è formata per almeno tre quarti dalle tasse sui carburanti. La deduzione è ovvia.

Sommando tutte le voci (di cui però alcune costituiscono duplicazione: p. es., nella cifra d'affari sui carburanti è compresa la tassa che ritorna nel conteggio a proposito dei proventi erariali) l'Agenzia Economica e Finanziaria conclude che gli affari automobilistici interni del 1937, senza tener conto delle esportazioni, ascendono a complessive lire 5 miliardi e 271 milioni.

Cifra, anche se ottimistica, rispettabile, e tale da attirare sempre più l'attenzione sulla necessità di considerare il fenomeno automobilistico come una delle fonti principali e maggiormente degne di cura della ricchezza nazionale.

Il variatore idraulico Salerni.

Nel « Perché » dello scorso mese, il nostro « Cristoforo » si è occupato, panoramicamente e divulgativamente, come sempre, dell'annoso problema del cosiddetto cambio graduale per automobili. La « messa a punto » aggiornata dell'argomento è stata tanto più opportuna in quanto, nei giorni della sua pubblicazione, qualche grande quotidiano italiano si è occupato largamente di un dispositivo, rientrante in questa categoria, brevettato e provato in Inghilterra da un nostro connazionale, il comm. Salerni. Sul conto di tale dispositivo, che naturalmente i giornali politici non hanno potuto descrivere tecnicamente, parecchi lettori incuriositi ci hanno chiesto ragguagli, taluno credendo di scorgere nelle favorevoli notizie dei quotidiani una smentita al pessimismo dimostrato dal nostro « Cristoforo » sulla possibilità di una prossima, pratica e definitiva realizzazione commerciale del cambio graduale.

Precisiamo oggi, rispondendo ai vari richiedenti, che, malgrado i titoli dei giornali annuncianti la comparsa dell'automobile senza cambio, il dispositivo Salerni è per l'appunto un cambio graduale, cioè un variatore di rapporti di trasmissione tra motore e ruota, funzionante tra lo zero e un massimo per infinite gradazioni intermedie. Esso congloba frizione e cambio, consentendo l'innesto dolce e graduale, e funziona automaticamente, cioè il rapporto di trasmissione si proporziona da sé, senza intervento del guidatore, alla resistenza incontrata dalle ruote.

Lo schema generale di funzionamento è quello ricordato da « Cristoforo », come uno tra i più vecchi e più semplici sfruttabili per la soluzione teorica del problema: la trasmissione a fluido. Il motore aziona una pompa centrifuga ad olio; l'olio compresso agisce su di una turbina a reazione, sollecitandola a girare; la rotazione della turbina, congiunta con le ruote motrici del veicolo, avviene più o meno rapida, secondo la resistenza che le ruote stesse offrono all'avanzamento (carico, pendenza, fase di accelerazione, ecc.).

Nulla di rivoluzionario dunque nel principio informatore, che è l'identico del vecchio giunto Daimler e di altri parecchi ideati e costruiti anche per applicazioni automobilistiche. Il difetto che li ha fatti scartare dalla pratica, o ripiegare sulla semplice funzione d'innesto graduale (frizione automatica), è quello del basso rendimento: discreto per una data velocità teorica della turbina, esso diventa rapidamente cattivo o pessimo allontanandosi da tale velocità. Si verifica insomma qualcosa di analogo al fenomeno chiarito pure in un precedente « Perché » della nostra Rivista, ove si discorreva della trazione ad elica aerea sui veicoli terrestri, scartata appunto per la caratteristica dell'elica, di esigere una determinata velocità rotazionale pressoché fissa, in relazione ai suoi dati costruttivi, per funzionare con un buon rendimento.

Il merito del Salerni, che ha ripreso per l'ennesima volta questo tema, sarebbe appunto, secondo le informazioni assunte, di esser riuscito a migliorare, con felici accorgimenti di meccanica idraulica, il rendimento del classico trasmettitore idraulico entro una estesa gamma di velocità: l'automobile, anche in salita e in carico, potrebbe disporre alla periferia delle ruote di una rilevante percentuale della potenza fornita dal motore, che nei precedenti tentativi di questo tipo andava in buona parte dispersa a scaldar l'olio quando le ruote eran costrette a rallentare.

Solo un lungo ed esauriente seguito di rigorose prove al banco-freno, di cui sinora non si ha notizia, potrà dire sino a che punto l'intento sia stato conseguito, e se il superstite e inevitabile scarto di rendimento medio rispetto al vecchio cambio positivo a ingranaggi possa ritenersi compensato dai pregi di semplicità funzionale del cambio Salerni: principalmente dall'automatismo.

Nella formulazione di questo giudizio relativo di convenienza pratica, gli elementi ricordati da «Cristoforo» all'attivo e al passivo del bilancio del cambio graduale in genere conservano naturalmente tutto il valore, cominciando dal costo di produzione e dagli inconvenienti pratici insiti nello stesso eccessivo automatismo, che non potrà mai sostituire – a meno di proibitive complicazioni meccaniche – l'intelligenza del guidatore. Comunque, i lettori possiedono, nelle citate precedenti note della nostra rivista, una guida che si mantiene oggi più che mai aggiornata e obbiettiva per partecipare direttamente al giudizio comparativo, se e quando il nuovo cambio – la cui realizzazione onora in ogni caso la tecnica inventiva italiana – avrà modo di prestarsi ad essere da loro sperimentato.

Caratteristiche tecniche delle nuove vetture "Gran Premio".

Conchiuso col Gran Premio di Monza il ciclo delle grandi manifestazioni internazionali dell'anno in corso, primo di applicazione della nuova formula che avrà vita per un altro biennio, non sarà discaro ai lettori avere sott'occhio le caratteristiche dei vari tipi di vetture impegnate, nelle loro più recenti edizioni evolutesi negli ultimi mesi, e presumibilmente destinate in tal veste a coprire il ruolo di protagoniste delle grandi corse della prossima stagione.

L'Alfa Romeo conserverà probabilmente, accanto alla sua recentissima 16 cilindri, la più anziana 12 cilindri che ha dato così buone prove specie sui circuiti misti e accidentati, non difettando che per un lieve scarto di velocità assoluta rispetto alle vetture tedesche. Questa vettura risponde ai seguenti dati: 12 cilindri di 66 × 73 (cilindrata 2997 cmc.) giri-minuto 6500, potenza CV 335, mentre la consorella più giovane ha 16 cilindri di 58 × 70 con una cilindrata di 2960, gira a 7000 giri e rende 350 cavalli, vale a dire oltre 116 per litro.

Più ardita come formula di motore è la Maserati 8 cilindri, che ha il più alto rapporto alesaggio-corsa: 69 × 100 (cilindrata 2991). Nonostante una corsa così lunga, che eleva la velocità lineare media del pistone a 22 metri-secondo, supera i 6500 giri, al qual regime rende la potenza di 370 cavalli.

La Mercedes che ha raccolto quest'anno il maggior numero di trionfi è una 12 cilindri a V di 67 × 70 (2961 cmc.) che in ragione della corsa limitata può raggiungere con sicurezza i 7200 giri-minuto (velocità lineare media dei pistoni 16,8 m.-sec.) sviluppando 370 CV.

Pure a 12 cilindri a V è il motore posteriore dell'Auto Union (65 × 75 = 2986 cmc.), che raggiunge i 7000 giri e i 360 cavalli.

Infine la Delahaye, che si è valsa dell'altro corno della formula internazionale (4500 cmc. senza compressore), ha anch'essa 12 cilindri a V di 75 × 84,7 (4490 cmc.), gira a 5000 giri sviluppando 250 cavalli.

Il primato mondiale di velocità.

Con la speciale vettura «Thunderbolt» di 6000 cavalli, a due motori d'aviazione Rolls Royce, da noi descritta in occasione del suo precedente primato e ulteriormente migliorata, il corridore britannico George Eyston ha battuto il 27 agosto u. s. sulla pista naturale dell'Utah il proprio primato mondiale di velocità terrestre assoluta, elevandola da 312 a 345,49 miglia orarie, corrispondenti a 555,893 km. orari.

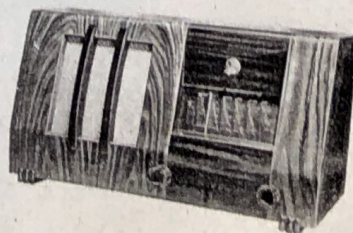
Le previsioni del corridore-costruttore, come si ricorderà, erano anche più ottimistiche, aggirandosi sui 600 km.-ora, cifra che i suoi calcoli avrebbero determinata come massima per un veicolo superficiale a propulsione a mezzo di ruote. Il successo, per quanto brillante, non è dunque completo: lo stesso Eyston, infatti, avrebbe dichiarato di non aver sfruttate a fondo tutte le possibilità della vettura, e di non escludere l'eventualità di nuovi prossimi tentativi per un ulteriore miglioramento del primato.

Queste intenzioni sono in relazione ai preparativi del nuovo antagonista John Cobb, la cui vettura è stata da noi descritta nel fascicolo di luglio.

Nuovi orientamenti legislativi circa gli autoveicoli a gassogeno.

Le ultime riunioni della Commissione Interministeriale per gli Autogassogeni furono particolarmente interessanti, perché vi si concretarono importanti direttive da proporsi ai competenti Ministeri per la loro traduzione in disposizioni di legge.

Si è riconosciuta, anzitutto, l'opportunità di estendere alle automotrici ed alle imbarcazioni a gassogeno le agevolazioni di cui già fruiscono le altre categorie di «autoveicoli»: estensione che si impone per evidenti ragioni di equità e che lo scrivente aveva già proposto a suo tempo su «*L'Energia Termica*».

Si è pure riconosciuto, in via di massima, che sarebbe opportuno aumentare l'entità dei premi di acquisto e di manutenzione concessi per gli autoveicoli nuovi a gassogeno, onde mettere gli acquirenti in grado di fronteggiare il notevole sovrapprezzo che

tali autoveicoli presentano nei confronti dei corrispondenti tipi a carburante liquido.

(Mentre, infatti, il premio concesso dal Governo viene a coprire la massima parte della spesa necessaria per le *trasformazioni*, nel caso degli autoveicoli *nuovi* il premio governativo rappresenta soltanto una aliquota – normalmente, non superiore ad un terzo – del maggior costo di tali automezzi).

La Commissione ha poi concretate, in linea di massima, le *deroghe* ammissibili per i nuovi autobus a gassogeno, nei riguardi del Decreto Ministeriale 18 novembre 1937-XVI, concernente le *norme costruttive per gli autoveicoli di tipo unificato*.

Essa ha deliberato quanto segue, dopo avere esaminato le proposte delle fabbriche costruttrici:

1° Gli autobus di nuova costruzione, appositamente costruiti per il funzionamento a gassogeno, *il cui peso complessivo* a pieno carico sia superiore a quello degli autobus a gassogeno derivati da autobus a carburante liquido del peso massimo a pieno carico non superiore a quintali 40, e *non ecceda quintali 120*, che verranno immatricolati nel Regno a decorrere dal giorno 11 maggio 1939-XVII, dovranno uniformarsi ad un solo tipo generale di costruzione, definito dal peso massimo a pieno carico, che dovià risultare non superiore a quintali 68, aumentati del peso corrispondente a quello degli organi per l'attrezzatura a gassogeno e del maggior peso del motore.

2° Tutti gli autobus a gassogeno di tipo unificato, di cui al punto 1°, dovranno uniformarsi alle norme stabilite per gli autobus di tipo unificato provvisti di motore a carburante liquido, ivi comprese le prestazioni, fatta eccezione per il peso come sopra inquadrato e per il ciclo di funzionamento del motore, i rapporti del cambio di velocità e la scatola del ponte.

3° Gli autobus a gassogeno di nuova costruzione, di peso complessivo a pieno carico *superiore a quintali 120*, potranno essere liberamente costruiti dalle fabbriche, senza alcun vincolo per quanto riguarda il rispetto delle norme stabilite per gli autoveicoli di tipo unificato.

La Commissione ha inoltre approvato i nuovi autoveicoli a gassogeno presentati dalla Fiat (tipo 621 con gassogeno collocato su carrello) e dalla Alfa Romeo (tipo 500 G per autobus e per autocarro); ha riconosciuti idonei a fruire delle vigenti agevolazioni fiscali i gassogeni *Nostrum* (nuovo tipo) Tinarelli-Petracci-Combus-Ardente, ed ha dato parere favorevole alla costruzione dei gassogeni Aurora ed Oberti. Ha infine esaminate numerosissime domande di concessione di premi, e concesso premi per una cifra complessiva ingente.

s. d. c.

Claxon di forza maggiore.

Una recentissima sentenza della Corte d'Appello di Torino prende risolutamente posizione nella vessatissima questione dei segnali acustici nelle città in cui vige il divieto assoluto, rinforzato ulteriormente nel giugno scorso, come è noto, dalle interpretazioni ministeriali, escludenti nel modo più perentorio la possibilità di azionare comunque, per qualsiasi causa e in qualsiasi modo, i segnali acustici delle automobili.

Queste tesi intransigenti non trovano consenziente la Corte di Torino. Effettivamente il divieto dei segnali non può avere una estensione contrastante con le norme fondamentali del diritto penale, che ammettono sempre l'impunità quando il fatto previsto dalla legge come reato sia compiuto in stato di necessità o per legittima difesa, cioè per « difendere un diritto proprio od altrui contro il pericolo attuale di un'offesa

ingiusta »; non è, evidentemente, in sede d'istruzioni interpretative e normative che possono cancellarsi gli articoli 45 e 52 del Codice Penale.

Non si può, quindi, non approvare la massima della Corte torinese, quando afferma che, *ad onta di qualsiasi prescrizione in contrario*, il segnale acustico in caso di urgente pericolo deve considerarsi non solo lecito, ma obbligatorio. Essa non va considerata come una... ribellione alle norme vigenti, ma come la corretta applicazione di una insopprimibile guida di interpretazione, ovvia per i giuristi, ma che era opportuno ribadire per i profani.

Conclusione: in caso di vero e proprio, urgente pericolo, non determinato da colpa dell'automobilista, il segnale acustico non può costituire reato: colpa è invece l'astenersene.

Motori ad aria ozonizzata.

Non si tratta di motori speciali che utilizzino un combustibile diverso dalla benzina: si tratta invece, per la prima volta, di un dispositivo che agisce sull'altro elemento della combustione, il comburente, vale a dire sull'aria.

Si è osservato, infatti, che l'ozono è molto più attivo dell'ossigeno come ossidante; esso è una specie di ossigeno concentrato, il cui peso è di 2,1 grammi per litro, anzichè 1,4. Impiegato invece dell'ossigeno nella miscela con la benzina in un comune motore, facilita la combustione completa, eliminando quasi totalmente i residui, rendendo più inerte lo scarico, migliorando insomma il rendimento.

Naturalmente, mentre l'ossigeno viene fornito gratuitamente al carburatore dall'aria, l'ozono va preparato artificialmente. Esso, come è noto, si produce agendo con scariche elettriche sull'ossigeno atmosferico. L'apparecchio che oggi segnaliamo trasforma la corrente della batteria dell'automobile a 50.000 volta; una specie di serpentino a lamine argentate, dove avvengono le scariche ad alto potenziale, agisce sull'aria aspirata, ozonizzandone una parte. Si tratta insomma, dell'applicazione di un comune apparecchio ozonizzatore alla tuberia di aspirazione.

Benchè l'ozonizzazione non possa avvenire che su una modesta quantità d'aria destinata al motore, pare che i risultati siano sensibili. L'apparecchio è stato sperimentato anche su parecchie macchine nell'ultima edizione della Mille Miglia.

Contravventori a scuola.

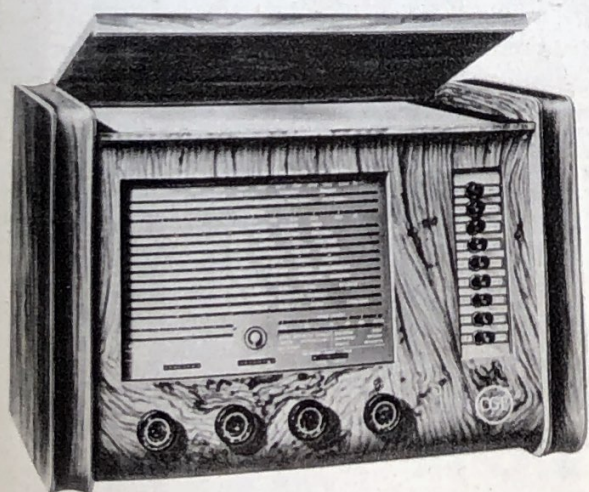
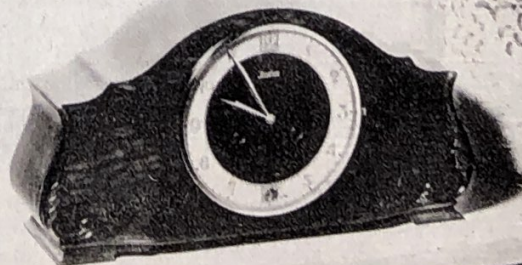
Dopo il risarcimento in natura dei danni provocati dalla circolazione, di cui abbiamo parlato nel numero di maggio, la Polizia tedesca si è rivolta, con sistemi altrettanto... pittoreschi e persuasivi, ai semplici contravventori. Sono state aperte, infatti, scuole festive di corretta circolazione stradale, dove i contravventori, anziché pagare l'ammenda, sono costretti ad assistere a lezioni teorico-pratiche, distinte secondo la categoria degli allievi forzati. Per ora il maggior numero di frequentatori è dato da ciclisti e pedoni: non mancano però parecchie automobiliste (naturalmente in aule separate, ad evitare il rischio che i contravventori maschi aumentino, per divenire compagni di scuola...)

VARIE

LA X MOSTRA NAZIONALE DELLA RADIO

Organizzata dal Gruppo Costruttori Apparecchi Radio, sotto l'alto patronato del Consiglio Nazionale delle Ricerche, si è tenuta in Milano, dal 17 al 25 dello scorso settembre, la X Mostra Nazionale della Radio. Questa Mostra, che costituisce ormai la massima manifestazione radioindustriale dell'annata, ha una gloriosa tradizione, che rimonta al 1929. Fu appunto in tale anno che essa sorse, come un'affermazione di fede, superando la marea dell'importazione straniera che allora allagava il nostro mercato radiofonico, e assumendosi un compito patriottico, di cui avvertì subito tutta l'importanza. Il primo tentativo – quanto mai animoso, ma contenuto entro limiti necessariamente modesti – urtò contro lo scetticismo di molti. Erano, quelli, i tempi difficili in cui il radiocostruttore straniero dettava legge su i nostri mercati, e in cui ogni nostra intrapresa del genere sembrava fatalmente destinata all'insuccesso; e molti si domandarono se ad alimentare una Mostra potesse bastare l'industria nazionale, anche allora ricca di benemerenze, ma assai modestamente sviluppata. La Mostra volle, tuttavia, prendere su le proprie braccia questa industria bambina e offrirla all'ammirazione degli Italiani. Fu, per moltissimi, una vera rivelazione. Ma ormai la Radio italiana aveva trovato, nel Duce, il suo fiero patrono e assertore; e il suo destino apparve segnato. Sorsero i nuovi opifici, cessò l'importazione, e l'industria radiofonica si sviluppò gagliarda e possente.

Questa industria – già da anni italiana e autarchica al cento per cento – ha compiuto in pochi anni una ascesa veramente prodigiosa, sì da esercitare un peso non indifferente su la bilancia economica della Nazione. Secondo le statistiche ufficiali, infatti, nell'annata 1937-38 sono stati costruiti in Italia ben 180 mila radioricevitori, per un valore di 180 milioni di lire, oltre a circa 80 milioni di lire di apparecchi per la radio professionale e scientifica, e a circa 10 milioni di lire di impianti sonori per scuole, enti, cinematografi, ecc. Nello stesso periodo, l'industria ha occupato 15 mila fra tecnici e operai, e altrettante persone ha occupato il commercio degli apparecchi. Inoltre, non meno di 2000 persone hanno lavorato alla fabbricazione di taluni accessori, come mobili, bachelite, ecc. In totale, quasi 35 mila persone sono occupate nell'industria radiofonica, con un movimento di capitali che si avvicina ai 350 milioni annui. E – sommo titolo d'onore – si è riusciti a operare un capovolgimento della situazione primitiva; per modo che, abolita del tutto l'importazione, si è potuta iniziare l'esportazione dei nostri prodotti. Le cifre di questa esportazione non sono ancora ingenti, ma hanno un valore morale assai significativo, dimostrando come anche fuori dai nostri confini l'apparecchio italiano sia apprezzato e ricercato.

Oggi la Mostra può considerarsi l'esponente più autentico e più completo della radioindustria nazionale. Celebrando quest'anno il suo primo decennale,

essa ha potuto vantarsi di avere raggiunto la propria meta. Esposizione e mercato nello stesso tempo, ha potuto svolgere in pieno la sua benefica opera nel campo industriale e commerciale, con vantaggio di tutti. Il suo successo è stato pieno; la sua esistenza si è dimostrata altamente proficua. Dieci anni di fede e di fatiche si sono rivelati, alla prova dei fatti, molto nobilmente spesi.

Come già nello scorso anno, anche quest'anno la Mostra ha avuto la sua degna sede nel Parco di Milano, nei vasti e luminosi padiglioni della Triennale; ma, per quanto grande fosse lo spazio disponibile, non si può dire ch'esso sia apparso esuberante. L'intervento degli industriali, infatti, è stato assolutamente totalitario. Nessuno è mancato: l'adesione dell'industria ha avuto, veramente, un carattere plebiscitario. Anche la televisione e il cinema sonoro erano rappresentati.

La Mostra è riuscita completa in ogni sua parte: così nel ramo dei radioricevitori e dei loro accessorî e componenti, come nel ramo dei cosiddetti apparecchi scientifici. È bene chiarire, a questo riguardo, che, da parecchi anni, la nostra industria si è specializzata nella costruzione di numerosi strumenti e apparecchi che, se poco o nulla dicono al profano, rappresentano nondimeno un valore grandissimo nel campo della cultura, delle comunicazioni e dell'attrezzatura bellica: dalle stazioni trasmittenti fisse o autoportate per uso militare, agli impianti trasmittenti per radiodiffusione; dai generatori di segnali campione, agli strumenti di misura più complessi e delicati; dai radiofari, ai telefoni speciali per sommergibili; dai ricevitori e trasmettitori telegrafici e telefonici per aeroplani, agli impianti per la difesa controaerea; e così via. Si tratta di un'imponente massa di apparecchi scientifici, che ogni anno esce dalle nostre officine a presidiare le nostre attività industriali, scientifiche e militari; e, poiché essi si collegano intimamente alla radio, hanno a buon diritto trovato posto nella Mostra.

Ma, in questa, il pubblico, com'era naturale, ha ricercato innanzi tutto i radioricevitori. V'è tutta una categoria di dilettanti che attende impazientemente, ogni anno, gli apparecchi nuovi, dai quali si aspetta una più larga e sicura efficienza. Questi visitatori non sono rimasti delusi. È vero che il progresso delle radiocostruzioni si è, in questi ultimi anni, operato prevalentemente in profondità; è vero che nessuna conquista clamorosa è venuta a dare un nuovo indirizzo ai circuiti. Ma questi, come ogni altra opera umana, son sempre suscettibili di perfezionamenti. A quest'opera di perfezione si è entusiasticamente dedicata la massa dei nostri tecnici; e i risultati ottenuti hanno, per l'intenditore, una chiara eloquenza. Senza entrare in particolari tecnici, questo si può dire: che l'apparecchio nuovo è in progresso, sotto ogni punto di vista. Disciplinata la selettività, acuita la sensibilità (specialmente nelle onde corte e cortissime), perfezionate la musicalità e la fedeltà di riproduzione, esso rimane lo stesso apparecchio di prima, almeno sotto parecchi aspetti; ma è migliore in ogni sua funzione.

Non è possibile, in queste note, tener conto d'ogni singolo perfezionamento. Ve ne sono di quelli che colpiscono la fantasia, ma che son destinati ad avere una portata assai limitata; ve ne sono, per contro, di quelli che, celati entro la stessa essenza degli schemi, non sono per nulla appariscenti, ma esercitano un'influenza sensibilissima sul miglior comportamento del circuito. Naturalmente, si deve tener nel debito conto il fattore prezzo. Ma forse non è esagerato affermare che le cure più amorose dei costruttori sono state rivolte agli apparecchi di costo medio o men che medio, sì da conciliare nel miglior modo la spesa e il rendimento, e da offrire perciò alla maggioranza dei radioamatori un ricevitore ottimo e a prezzo ragionevole. Quanto al « *Radio Balilla* » – l'apparecchio voluto dal Duce « perché ogni più modesta casa d'Italia possa avere le sua radio » –, si deve riconoscere che l'industria vi si è dedicata con vero patriottismo. Nel suo genere, questo piccolo apparecchio popolare è davvero un gioiello.

Quanto ai mobili, questa Mostra non ci ha fatto vedere gran che di nuovo. Compare, ogni anno, chi si slancia arditamente su la via delle innovazioni, e tenta nuove sagome e nuovi materiali; ma la maggioranza dei costruttori preferisce di non allontanarsi troppo dalle forme che, in certo senso, si potrebbero chiamare tradizionali. Linee moderne, sì, ma senza esagerare. Questa corrente temperata – chiamiamola così – continua a trionfare; e non a torto, ché riesce a darci mobili veramente leggiadri, eleganti senza fasto, e tali da poter intonarsi agevolmente con la maggior parte degli arredamenti moderni. Non chiediamo di più a un mobile radio, almeno pel momento...

L'EIAR, come negli anni precedenti, è intervenuta alla Mostra in modo pieno e cordiale, sì da contribuire molto validamente al suo successo. La sua partecipazione si è effettuata in due diverse forme: con un salone suo proprio, nel quale erano documentate le sue molteplici attività, e con quell'auditorio che ormai è da considerarsi come una delle più gradite tradizioni della Mostra.

La radiodiffusione, per illuminato volere del Duce, segue assai da vicino la vita della Nazione; e non c'è – si può dire – avvenimento pubblico di un certo ri-

lievo, la cui cronaca non venga radiodiffusa direttamente. Patria, religione, politica, arti, scienze, sport, folclore, formano frequentemente l'oggetto di radiocronache trasmesse dal luogo stesso dove gli eventi si producono, sì da permettere a tutta la Nazione di parteciparvi con lo spirito. I microfoni dell'EIAR posseggono veramente il dono dell'ubiquità e dell'instancabilità. Nel suo salone alla Mostra, l'Ente radiofonico documenta con lodevole larghezza questi suoi notevolissimi servizi, tra cui quelli relativi alla radiodiffusione di ben quattro discorsi del Duce, e quelli riguardanti la completissima cronaca del viaggio del Führer in Italia. Molto interessanti, inoltre, gli schemi delle stazioni trasmittenti dell'Italia e dell'Impero. Saranno presto in funzione, con quelli attualmente in progetto o in costruzione, ben 52 trasmettitori italiani: un vero primato. E gli abbonati alle radioaudizioni saranno tutti serviti da un diffusore locale o, quanto meno, vicinissimo.

L'auditorio, da parte sua, ha visto rinnovato il successo degli anni precedenti. Né di più si potrebbe dire. Il pubblico ama assistere alle sue trasmissioni non soltanto perché sono estremamente interessanti in se stesse, ma anche perché molti ignorano tuttora il meccanismo degli spettacoli radiofonici, e non tralasciano l'opportunità di iniziarvisi: anche se la capacità dell'auditorio fosse stata doppia o tripla, sarebbe rimasto egualmente esaurito.

I risultati della Mostra sono stati assai lieti, tanto dal punto di vista degli affari, quanto da quello dell'affluenza di visitatori. Nazionale ed autarchica in modo assoluto, essa ha dunque celebrato come meglio non si poteva il suo primo decennale: documentando luminosamente i progressi della nostra radioindustria, a cui il genio del Duce ha saputo tracciare alte mete e sicuri destini.

c. b.

CONCORSO FOTOGRAFICO DE "LE VIE D'ITALIA"

Il Concorso Fotografico bandito dalla nostra Rivista nel numero di marzo si è chiuso il 31 agosto u. s. con esito brillantissimo. Ad esso, infatti, hanno partecipato oltre 200 fotografi, i quali ci hanno inviato circa 3700 fotografie.

Il lavoro della Commissione giudicatrice non sarà certo né breve né facile; ma speriamo di poterne pubblicare le conclusioni nel prossimo fascicolo.

CICLO-MOTO-TURISMO

Pregiudizi...

Tra gli ostacoli che si oppongono alla diffusione della bicicletta in genere e del cicloturismo in particolare, vi sono anche molti pregiudizi. Non è perciò male spendere qualche parola contro alcuni tra i più diffusi di essi.

Sul numero di settembre della Rivista, parlando della diffusione della bicicletta nelle diverse città d'Italia, si è giustamente notato come vi abbia logica influenza la configurazione delle varie regioni. È infatti evidente che una regione piana favorisce l'uso della bicicletta, per quanto questo modesto veicolo sia in ogni caso di utile impiego, come lo dimostra il citato esempio della collinosa e montuosa provincia di Varese. Si è però anche opportunamente notato che alla bicicletta contrastano certe « ritrosie tradizionali », e di esse appunto vogliamo occuparci. Purtroppo, trattasi spesso di luoghi comuni. Si ritiene che, per il tale caso o per il tale uso, la bicicletta non convenga, e non si considera né il perché né il come. Giorni or sono abbiamo avuto occasione di parlare con un avvocato di Genova, il quale si è fatto preparare una bicicletta per cicloturismo, attrezzandola adeguatamente per tale uso, ma trascurando ogni particolare che potesse renderla anche adatta alla normale circolazione cittadina. Alla nostra domanda di spiegazioni, ci rispose che innanzitutto a Genova non si usa che pochissimo la bicicletta, a causa dei molti dislivelli, e che, in secondo luogo, sia pur contro ogni sua buona intenzione, doveva astenersi dall'usare la bicicletta perché non considerata un veicolo serio per un professionista, costretto a non trascurare le impressioni dell'ambiente.

La prima obiezione trova facile confutazione. Escluso il caso di persone di età avanzata, che ovviamente non sono in grado di pedalare con una certa energia, i dislivelli che presenta la città di Genova non sono un ostacolo insuperabile, perché, anche se di forte pendenza, non sono mai molto lunghi. Ma non è da dimenticare che se da una parte la strada sale, dall'altra scende: sicché l'energia spesa a salire è ricuperata in discesa. Al giorno d'oggi poi sarebbe facile, e non troppo dispendioso, munire la bicicletta di un adatto cambio di velocità capace di consentire un assai più facile uso della stessa anche in una città come Genova.

La seconda obiezione dell'avvocato genovese non riguarda purtroppo una prerogativa di quella città. Pregiudizi estetici contro la bicicletta pullulano ovunque. Oltre che ingiusti, essi accusano una mentalità che poteva essere tollerata e giustificata soltanto un paio di decenni or sono! Non vediamo infatti come si possa trovare disdicevole che una persona faccia uso della bicicletta, veicolo che ha prerogative in certi casi insostituibili e che oggi ha il particolare vantaggio di contribuire in non lieve misura al raggiungimento dei fini autarchici. Non va poi dimenticato che molte fra le persone che non osano superare tale pregiudizio, lo fanno per la falsa tema delle critiche di un pubblico che in gran parte è nelle stesse condizioni: andrebbe cioè in bicicletta se ci andassero anche gli altri. È soprattutto l'esempio, dunque, che può fare propaganda: non lo si dimentichi, e si consideri anche che non usare la bicicletta per dei pregiudizi estetici significa dimostrarsi, oltre che poco pratici e retrogradi, notevolmente vecchi, soprattutto di spirito. Occorre avere in sé gioventù, nonostante tutto, persino nonostante gli anni! Ci sentiamo perciò lieti di plaudire all'esempio di un noto funzionario della C.T.I., il quale, nonostante l'età, sulla sessantina, si è provvisto di una bicicletta da cicloturismo attrezzata in piena regola, col manubrio abbassabile e il cambio di velocità a deragliatore *Vittoria* (lo stesso usato dagli azzurri nelle loro vittoriose contese in Italia e all'estero): è un esempio che vale assai più di ogni ammonimento e considerazione.

Passiamo a un'altra errata convinzione: quella che la bicicletta richieda all'organismo un esercizio dannoso, particolarmente per difetto di respirazione. Già avemmo a dire che, come hanno dimostrato eminenti medici, non v'è nulla di più errato di questa credenza. Alcuni anni or sono è stato aperto un referendum fra circa 1400 medici inglesi sull'influenza dell'uso della bicicletta sulla salute umana. Contro tale uso si sono pronunciati due soli: due contro milletrecentonovantotto. E molti di questi medici hanno anzi dichiarato di aver raggiunto una età avanzata in ottime condizioni di salute, grazie all'uso della bicicletta. Recentemente abbiamo avuto occasione di conoscere i risultati di studi e indagini compiuti dai Dottori Boigey e Ruffier, che si occupano della questione. Questi studi sono interessanti soprattutto per quanto riguarda le capacità respiratorie del ciclista, e meritano quindi un sommario accenno.

È noto che la quantità di ossigeno immessa nei polmoni e la percentuale consumata, cioè utilizzata negli scambi respiratori, variano a seconda dell'intensità dell'esercizio fisico compiuto dall'organismo. Così un uomo in attività normale moderata respira ogni minuto circa cinque litri di ossigeno, di cui uno o poco più viene consumato. Si ha dunque l'utilizzazione di circa un quinto dell'ossigeno consumato. Se passiamo ad un esercizio fisico intenso, per esempio la corsa, troviamo che la respirazione si fa più intensa, ma per contro la percentuale dell'ossigeno utilizzato diminuisce. Nel caso, dunque, della corsa l'organismo immette 28 litri di ossigeno al minuto, ma ne consuma solo un po' più di tre. Ciò significa che la percentuale utilizzata è poco più della nona parte, mentre nel caso di riposo o marcia lenta si arriva, come dicemmo, alla quinta.

Veniamo ora alla bicicletta: il ciclista, anche in corsa veloce, secondo i rilievi compiuti dal Boigey, respira 6 litri di ossigeno al minuto e ne consuma 1,7. Si avrebbe dunque una respirazione solo lievemente superiore a quella che si effettua in condizioni di riposo, ma soprattutto si verifica una utilizzazione massima ed ingente: quasi un terzo dell'ossigeno respirato. La bicicletta consentirebbe dunque una utilizzazione dell'ossigeno respirato superiore, e di molto, che in ogni altra condizione. Questo vantaggio si spiega col fatto che in bicicletta il torace resta perfettamente fermo; inoltre, se il ciclista tiene la posizione razionale un po' inclinata in avanti, così da far gravare il peso del busto sul manubrio, il torace stesso non ha da sostenere il peso della testa e delle braccia. Resta perciò liberissimo, con la sola funzione di respirare e i suoi muscoli lavorano liberamente. Ecco perché

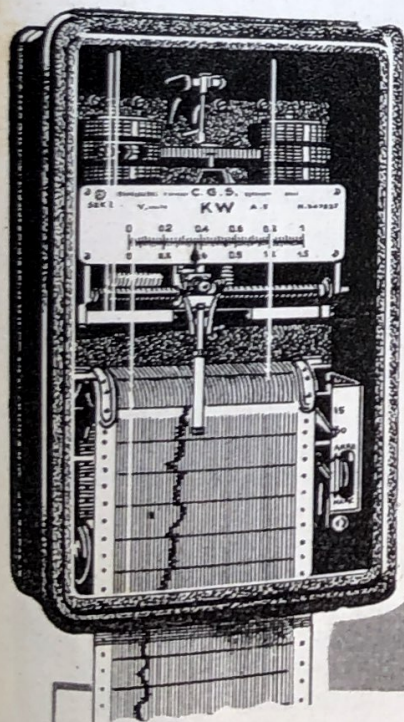
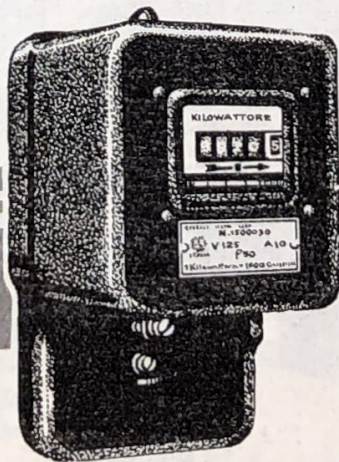
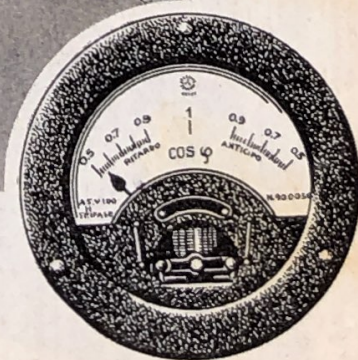
può compiere la respirazione col massimo rendimento. La nostra esperienza pratica ci consente di trovare pienamente reali i dati sperimentali esposti e di approvare come fondata l'ipotesi congetturale sulle cause di risultati così interessanti. È infatti vero che difficilmente il ciclista, anche in caso di lavoro intenso, arriva ad ansimare o ad accusare deficienze respiratorie. Il ciclista poi, data la sua intensa respirazione, o meglio utilizzazione dell'ossigeno respirato, spingendo a fondo gli scambi respiratori arriva anche a liberare l'organismo di tutti i residui della nutrizione, cosa di cui ognuno può avere la prova con un po' di questo salutare esercizio.

Un terzo convincimento errato riguarda le capacità di prestazione della bicicletta come mezzo di turismo. A molti, cui manca l'esperienza e la necessaria conoscenza dei termini del problema, sembra che la bicicletta anche nelle mani (o, meglio, sotto ai piedi) di un buon pedalatore, sia incapace di dare risultati soddisfacenti. Si pensa infatti che delle distanze notevoli, dei viaggi di giornate continue, degli itinerari di una certa ampiezza, non siano possibili che con un mezzo semovente. Premettiamo che oggi la smania di velocità impedisce alla maggior parte dei possessori di autoveicoli di fare del turismo perfetto. Dal lato opposto, pur dovendo pretendere dalla bicicletta tutto quello che può dare, ma evidentemente non l'impossibile, è facile conciliare due opposte esigenze: viaggiare adagio e viaggiare celermente. D'altra parte, anche un modesto pedalatore può fare dai cento ai centocinquanta chilometri al giorno, anche su percorsi accidentati. Sia pure prevedendo qualche giorno intermedio per unire le due necessità di permanere in una località e di riposare, con un po' di tempo a disposizione si possono percorrere vasti itinerari lungo intere regioni. Ne deriva che il cicloturista può vedere e interessarsi di tutto: le «cose viste» un po' meno fuggevolmente che con altri mezzi meccanici lasceranno una più profonda e durevole impressione.

E. CAP.

I campionati del mondo.

Dopo le luminose prove del Giro di Francia e del Giro della Svizzera, è venuta la doccia fredda dei campionati ciclistici del mondo. Sulla pista è andata secondo le previsioni: Loatti ha conteso ad Amsterdam nella finale il massimo titolo mondiale all'olandese Van de Vijver ed ha lottato tenacemente cedendo con onore di fronte a un campione di classe elevatissima. Nella gara dietro motori, Severgnini per due volte ha dovuto contrastare la coalizione avversaria formatasi ai suoi danni. La condotta poco sportiva dei competitori del campione italiano è stata sottolineata severamente dal pubblico olandese, che non ha esitato a criticare lo stesso rappresentante dei Paesi Bassi, Wals, il quale nella finale ha fatto il giuoco dei tedeschi Metze – che doveva poi conquistare il titolo – e Lohman. I soli che non si siano accorti di nulla sono gli ineffabili giudici internazionali.

Ma le maggiori amarezze ci sono venute dalle prove su strada. I dilettanti azzurri hanno avuto la sorte avversa sul circuito di Valkenburg: Ardizzoni, che è apparso il più forte dei nostri rappresentanti, è stato tolto di gara da una caduta quando era nel gruppo dei primi. Non è onestamente possibile fare induzioni su quello che avrebbe potuto essere il risultato della gara se gli Italiani fossero rimasti in lizza sino all'ultimo. Comunque, nel complesso, la pattuglia dei dilettanti azzurri non ha sfigurato nella dura e veloce corsa vinta dallo svizzero Knecht.

La squadra azzurra si è invece sfasciata nella gara dei professionisti disputata sotto la bufera che ha reso ancor più aspra e logorante la competizione.

La selezione è stata severissima; soltanto otto corridori, di trentasei partiti, hanno portato a compimento i 270 chilometri, e nel finale si è imposto il belga Kint che aveva già messo in evidenza nel Giro di Francia le sue qualità di passista. Nessun Italiano appare nell'ordine di arrivo. Bini ha mostrato sin dall'inizio di risentire delle fatiche della stagione; Bizzi è stato fermato da una foratura che ha stroncato definitivamente il suo inseguimento; Bàrtali, che ancora una volta è sembrato lento a mettersi in azione, è stato staccato nei primi giri, e non ha più avuto l'energia di risollevarsi. Il suo distacco è andato progressivamente aumentando, e nel finale, proprio quando si attendeva la ripresa del dominatore delle Alpi e dei Pirenei, Bàrtali ha deciso di ritirarsi.

Rimane la prova di Vicini che per due terzi della gara era rimasto coi primi e che ha lasciato poi il gruppo nell'intento forse di ricongiungersi con Bàrtali e di aiutare il compagno a riportarsi nella pattuglia di avanguardia. Il piano è fallito anche perché un incidente di macchina ha attardato la marcia di Vicini. Così anche questa possibilità è tramontata.

Si sono fatte molte congetture sui motivi che hanno causato l'inattesa sconfitta dei ciclisti azzurri; si è parlato di errore di tattica, di cattiva impostazione del giuoco di squadra, di mal compreso asservimento delle energie di tutti gli atleti agli ordini di un solo corridore. La delusione è stata certo grave, tanto più dopo le trionfali prove nel Giro di Francia e nel Giro della Svizzera. Ma l'esito del campionato del mondo rimane un episodio a sé che non intacca l'efficienza e il valore del nostro ciclismo.

Da tempo, per ragioni di ordine vario, gli eventi ci sono ostili nei campionati del mondo. Ci auguriamo che Valkenburg abbia segnato il vertice della parabola discendente e che la prossima disputa, che avverrà sulle strade italiane del Varesotto, lungo un tracciato particolarmente adatto a designare il ciclista più forte e più completo, segni la luminosa rinascita del nostro sport nella massima prova mondiale in linea.

Il "Giro dei tre Mari" prova di interesse turistico.

In campo nazionale dobbiamo segnalare il successo di una nuova iniziativa realizzata con nobili fini di propaganda dai giovani dirigenti della Società Sportiva Parioli guidata da un giovanissimo presidente, il capitano Bruno Mussolini. Creata col preciso intento di portare lo sport ciclistico a contatto con popolazioni di regioni in cui il ciclismo è meno diffuso che altrove pur essendo la passione sportiva egualmente elevata, il Giro dei Tre Mari, disputato in undici tappe dal 7 al 20 settembre, ha recato il soffio vivificatore della propaganda più schietta e più efficace dal Lazio agli Abruzzi, dalle Puglie alla Lucania, dalla Calabria alla Sicilia. La carovana ha toccato successivamente Aquila, Pescara, Foggia, Bari, Potenza, Cosenza, Lagonegro, Catanzaro, Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo, Napoli, per far ritorno a Roma, dopo 2000 chilometri, e la sua particolare funzione è stata pienamente riconosciuta e valorizzata anzitutto dagli ambiti premi concessi dal Duce, poi dal decreto del Ministero della Cultura Popolare che ha elevato il Giro ciclistico dei Tre Mari a manifestazione di interesse turistico nazionale. Questo riconoscimento delle funzioni turistiche dello sport e del ciclismo in particolare, così autorevolmente affermato, torna caro al cuore di tutti, segnatamente poiché esprime un nuovo segno di nobiltà della bicicletta.

La prossima "Mostra del ciclo e del motociclo".

L'imponente attività che attraverso circuiti, concorsi, convegni, grandi azioni di massa — ricordiamo in particolare il raduno del Pasubio che ha raccolto sul monte sacro alla Vittoria duemila motociclisti — ha caratterizzato lo sport motociclistico nell'Anno XVI, ha trovato il suo coronamento nella grandiosa manifestazione per il Trofeo della Velocità sull'autodromo di Monza dove una volta ancora è rifulsa la splendida efficienza tecnico-organizzativa del motociclismo italiano. Già si profila ora la stasi invernale che sarà solo apparente, poiché alla tregua sportiva corrisponde il più grande fervore d'opere nelle officine per lo studio e la produzione dei nuovi modelli.

L'industria italiana avrà come al solito la sua annuale rassegna nella Esposizione del ciclo e del motociclo che si svolge a Milano nella terza decade di gennaio. La mostra milanese celebra quest'anno il suo ventennale: venti anni di ascesa e di progresso con ritmo travolgente. La celebrazione non sarà soltanto formale come potrebbe apparire da una veste più sfarzosa attribuita alla mostra; essa si manifesterà anche attraverso nuove proficue iniziative. Tra l'altro è intenzione degli organizzatori di scindere la mostra in due periodi riservando il primo esclusivamente alle motociclette, alle biciclette e agli accessori, e il secondo ai mototrasporti che, nel quadro dell'attività economica nazionale, vanno assumendo un rilievo sempre più imponente. Accanto all'Esposizione si svolgerà poi il concorso dei motofurgoncini comprendente una serie di prove tecniche e di consumo intese a valutare il rendimento di questo prezioso mezzo di trasporto.

TRA I LIBRI

Adriano Carbone. – *Questa è l'Etiopia.* – Geografia - Costituzione politica, civile e religiosa - Usi, costumi, credenze - Mercati, comunicazioni, dogane - Possibilità economiche - Storia. In appendice: Tutti i trattati italo-etiopici. Pag. 318 con illustraz. Ed. Rispoli, Napoli 1936-XIV. L. 15.

Ministero dell'Aeronautica – Direzione Generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo. – *Statistica delle linee aeree civili italiane. Anno 1937-XV.* – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1938-XVI.

Vito Magliocco. – *Accentramento e coordinazione in officina* (organizzazione, calcoli, ecc.). Pag. 340 con illustraz. Ed. Bassi, Milano, 1938-XVI. L. 30.

Gerolamo Olivati. – *Il mondo antico.* – Vol. II: *L'Impero di Roma dai tempi di Silla alla fine dell'Impero.* Pag. 328 con illustraz. Casa Ed. Giusti, Livorno 1938-XVI. L. 15.

G. De Agostini. – *La Libia turistica.* – Pag. 144 con 130 illustraz. 8 carte a colori, un dizionarietto pratico italiano-arabo e 4 illustraz. a colori f. t. Edito sotto gli auspici dell'Ente Turistico ed Alberghiero della Libia. Presso l'A., via Donizetti, 4, Milano 1938-XVI. L. 20.

Corrado Masi. – *Gente nostra nel Mediterraneo occidentale.* – Pag. 340. Ed. L. Cappelli, Bologna 1938-XVI. L. 20.

Gian Evangelista Gobio dei Cavalieri di Neghelli. – *Nei Galla e Sidama. Prospettive agrarie.* – Pag. 153 con illustraz. Soc. An. Tip. Ed. «La voce di Mantova», Mantova (via Dario Tassoni 12) 1938-XVI. L. 7.

G. De Agostini-A. Monti. – *Dal Risorgimento all'Impero.* – Atlante geografico traforato con 18 carte a colori e testo illustrativo. Presso il prof. G. De Agostini (via G. Donizetti 4), Milano 1938-XVI. L. 5.

Veroi G. B. – *I servizi bancari nell'Impero e l'organizzazione del Banco di Roma.* – Istituto Poligrafico dello Stato, 1938-XVI, pag. 30. L. 1,50.

Giuseppe Ruatti. – *Lo sviluppo frutticolo nella zona di Cles.* – Pag. 57. Ed. La Tipografica Veronese, Verona 1938-XVI. L. 5.

La Danimarca 1938. – Pubblicato a cura del Ministero degli Affari Esteri e del Dipartimento di Stato di Danimarca. Copenaghen 1938.

Guide du pneu Michelin 1938. – Services de Tourisme Michelin, Parigi (97 Bd. Pereire) 1938. Fr. 30.

Michele Saponaro. – *Vita amorosa ed eroica di Ugo Foscolo.* – Pag. 455 con 24 illustraz. f. t. Ed. A. Mondadori, Milano 1938-XVI. L. 20.

Maria Sofia De Vito. – *L'origine del dramma liturgico.* – Pag. 178. Soc. An. Ed. Dante Alighieri, Milano 1938-XVI. L. 20.

Andrea Saetti. – *Igiene e natura o Igiene naturale.* – Pagina 210. Ed. Fratelli Bocca, Milano 1938-XVI. L. 10.

Nicola Viscione. – *Le occupazioni di spazi ed aree pubbliche* (Legislazione, dottrina e giurisprudenza). – Pag. 299. Casa Ed. R. Noccioli, Empoli 1938-XVI. L. 15,80.

Gino Cassinis. – *Lezioni di topografia con elementi di geodesia.* – Pag. 823. Libreria Ed. Politecnica, Milano 1938-XVI. L. 70.

Virginio Gayda. – *I «quattro anni» del terzo Reich.* – Pag. 196. Edizioni Roma, Roma 1938-XVI. L. 5.

Leo Wollemborg. – *Politica estera italiana (1882-1917).* – Pag. 158. Edizioni Roma, Roma 1938-XVI. L. 18.

Giuseppe Mazzotti. – *Treviso, Piave, Grappa, Montello.* – Con 34 tav. f. t. e 45 disegni di Sante Cancian. Istituto Geografico De Agostini, Novara 1938-XVI. L. 15.

Gaetano Donà. – *La storica Abbazia di Vertemate.* – Pag. 96 con illustraz. Tip. Pietro De Col, Milano (Via R. Sanzio, 16) 1938-XVI.

H. B. Thomas-A. E. Spencer. – *A History of Uganda Land and Surveys and of the Uganda Land and Survey Department.* – Government Press, Entebbe 1938. Shs. 7.50.

Royal Scottish Automobile Club. – *Official Year-Book 1938-39.*

Piero Marconi. – *Il Battaglione Monte Berico. Dicembre MCMXV-Agosto MCMXIX.* – A cura dei superstiti. Pag. 145 con tav. f. t. Ed. Soc. An. G. Galla, Vicenza.

Istituto Idrografico della R. Marina - Genova. – *Elenco dei fari e segnali da nebbia. Mediterraneo, Mar Nero, Mar d'Azov, Mar Rosso, Golfo di Aden e Costa della Somalia Italiana.* – Aggiornato al 1° maggio 1938-XVI. Pag. 561. Tipo-Litografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova 1938-XVI. L. 20.

Istituto Idrografico della R. Marina - Genova. – *Portolano delle Coste d'Italia e Mari adiacenti.* – Parte II: *Sardegna e Corsica.* Pag. 339. Tip. dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova 1938-XVI. L. 16.

Novissima Enciclopedia Monografica Illustrata – Nello Tarchiani – *L'Architettura italiana dell'Ottocento.* Pag. 71 con illustraz. L. 5; Gaetano Ballardini – *La Maiolica italiana dalle origini alla fine del Cinquecento.* Pag. 64 con illustraz. L. 5; Sergio Bettini – *La pittura bizantina.* Pag. 64 con illustraz. L. 5; F. Giacomo Fiori – *S. Antonio da Padova.* Pag. 62 con illustraz. L. 5. Casa Editrice «Nemi» (via Faenza, 52), Firenze 1938-XVI.

C. F. P. A. – Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri – L. Pontecorvo – *Problemi coloniali di Ingegneria.* Vol. I e II. Presso il Sindacato Nazionale Ingegneri (via Toscana 5), Roma. L. 80.

Commercio estero e Turismo – *Annuario delle Camere di Commercio Italiane all'Estero.* Anno 1938-XVI (Ufficio Camere di Commercio Italiane all'Estero, presso la Camera di Commercio Italiana per la Svizzera in Zurigo – Sede di Milano, via Donatello, 36). Ed. A. Cordani S. A., Milano. L. 60. Ai Soci della C.T.I.: L. 45.

Gaetano Vecchione – *Giulio Cesare Cortese.* Sintesi corale del primo Seicento napoletano. Pag. 98 con copertina in tricromia e illustraz. del prof. Giuseppe Aprea. Casa Editrice Rispoli, Napoli 1938-XVI. L. 10.

Vladimiro Frenkel – *Salerno e la costiera amalfitana*. Nuova Guida. Pag. 222 con 1 carta. Ed. A. Guida, Napoli 1938-XVI. L. 7,50.

Louis Bonneville – *Le Vélo «Fils de France»* – Historique: Chiffres, dates et faits – Industrie – Sport – Tourisme – Origines à 1900. Prefaz. di Maurice Martin. Pag. 278 con 35 illustraz. Pubblicato in collaborazione col Touring Club di Francia. Edit. E.T.A.C. (7, rue Massenet) Nizza, 1938.

Giuseppe Vigoni – *Viaggi*. Sotto gli auspici della R. Società Geografica Italiana e del Comune di Milano. Pag. 377 con tav. f. t. Casa Ed. «Ariel», Milano 1938-XVI. Rileg. in tela, L. 50.

Emilia Ciardi – *La mia vita in quella di Beppe Ciardi*. Pag. 240 con 22 tav. f. t. e 2 tav. a colori. Seconda edizione. Casa Ed. «Ariel», Milano 1938-XVI. L. 18.

Alvaro Casartelli – *El remissël*. Poesie in vernacolo milanese. Pag. 160 con illustraz. di Dardo Battaglini. Casa Ediz. «Ariel», Milano 1938-XVI. L. 15.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Quote d'associazione per il 1938-XVI

Soci Annuali	L. **22,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. **110,20**		(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. 500,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. 600,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 agosto 1938-XVI

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 agosto 1938		N. 167.274
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1938 alla stessa data		» 11.914
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1937	N. 252.591	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 31 agosto 1938	» 3.514	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1938	» 13.414	
		» 269.519
		N. 448.707
Presumibili rinnovi annuali già inscritti nel 1937 che non pagarono ancora la quota del 1938 e presumibili nuove inscrizioni		» 2.000
Totale Soci		N. 450.707

Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

IL RISPARMIO
CHE DAI VALE
IL TUO

UNA BELLA CUCINA
ITALIANA "ÆQUATOR"
IN OGNI CASA
ITALIANA

FORNELLI E CUCINE A GAS

"ÆQUATOR"

- *Economia nel consumo del gas*
- *Smalti brillanti e resistentissimi*
- *Eleganza nella cucina*

COMPLETATE LA VOSTRA CUCINA CON LE
STOVIGLIE DI ACCIAIO INOSSIDABILE

SÆCULUM

INALTERABILI - IGIENICHE - ETERNE - ELEGANTI